パンフレット第四十九號

臨時經濟調査委員會編

新聞に傳へられる滿蒙の豫定鐵道

南滿洲鐵道株式會社
庶務部調査課

例言

一、滿蒙に於ける鐵道熱の旺盛なることよ、今や雨後の筍の如く、鐵道の布設計畫は隨處に勃興して居る。卽ちこの記事は最近新聞、或は雜誌上によつて世に傳へられた、豫定線を悉く蒐集したものである。

一、蒐集した件數は、外蒙及熱河以西を除き、百二十餘件に及び、總粁數約一萬七千四百粁、此の建設費概略一億一千餘萬圓に及んで居る。

一、建設費及距離は諸種の資料に綜合せざるものが多い。殊に支那側が計畫した建設資金の如きは頗る小額に計上して居る傾がある。距離は比較線があるから、多少の相違は免れない。

一、計畫の內容は、極めて記事を簡略した。それは凡有方面の誤解を避けむが爲めである。

一、豫定線を一目して判り易き爲めに、附圖を添へ索引とした。卽ち朱線にある數字は豫定線の番號である。

一、本篇は、臨時經濟調査委員會職員住吉平治が、擔當業務の傍編纂せるものにして同會委員中村謙介の校閲を經たものである。

昭和三年五月二十日

庶務部調査課

豫定線索引

117	赤熱線	七七
118	赤開線	七七
119	赤綏線	七八
120	巴連線	七八
121	張熱線	七九
122	熱灤線	七九
123	京熱線	八〇
124	京林線	八〇
125	張林線	八〇
126	天熱線	八一
	庫哈線（以下外蒙の部）	八一
	蒙疆線	八二
	塔什干迪化線	八三
	迪化庫倫線	八三
	科米帕拉廷斯克科布多線	八三
	必斯克烏里雅蘇臺線	八三
	庫爾圖烏里雅蘇臺線	八四
	烏金斯克庫倫線	八四
	海庫線	八四

新聞に傳へられる

滿蒙の豫定鐵道

(1) 安拜線

一、東支西部線、安達驛より拜泉に至る線。

一、本線は東支露西亞側が頻に計畫怠らざる培養線であるが、最近の情報によれば東三省交通委員會に於て本線布設を決議し、民國十七年より之れが計畫を樹て五箇年以內に完成を期することになつたと稱せられて居る。

一、東鐵は北滿貨物吸集のために、鐵道委員會を組織し新線布設計畫を進め、その一線は安達驛より拜泉に至る延長百七十三粁である、拜泉に於ける出廻高は年額約五十萬噸に達し新線の經濟的價値は保證される、東鐵は本計畫に對しては資金及建設材料の提供を公表して居る。建設資金は開通後の收入金より償還し、其期間は東鐵と支那側當局との共同經營を主張して居る。

一、然るに本線計畫に對して呼海線は其の脅威甚大なりとし黑龍江當局に於ては之れが布設計畫に對して極力反對の氣勢を示して居る。一方東鐵側は鋭意同線の必要を說き、特產商及び地方住民に宣傳して黑龍江省の意嚮を飜さんことを專ら努めて居る。而して東支鐵道側は自鐵道にて強いて之が敷設を主唱するものに非ずして何人にて

も北京政府の敷設權を得たるものに對しては資金と材料を有利に提供すると宣傳して居ると。

(2) 安扶線

一、東支西部線、安達驛より扶餘に至る線路。

一、本線は先年東支線と滿鐵との間に猛烈な貨物爭奪戰が開始した當時計畫された線路である。卽ち北滿特產の吸集策に計畫されたものである。故に本線は東支線に大なる影響を與へる線路である。卽ち長春、扶餘線、開通扶餘線が開通し、然して本線が開通した曉に於ては北滿無限の物資は是等の線に流れ來るであらふ、獨占的東支線の現狀は忽にして破壞せらるゝものと想定されて居る。然して本線完成の上は滿鐵線の受くる利益は大なるものがある。

一、本線は沿道良く開け、地勢亦た平坦にして工事は比較的容易であるが、單に松花江乃至は嫩江に大鐵橋を一箇處架設せねばならぬ難關がある。距離は肇州より肇東を經て安達站に達する線百八十四粁及び肇州より老城基、大通鎭を經て安達站に達するもの百七十六粁の二線がある。

(3) 安克線

一、東支西部線、安達より克山に至る線。

一、本線は吉、黑兩省人士に於て敷設を運動して居る。克山地方は農產豐富の地で、特產物を輸送する目的にて經

濟線として保證されて居る。在哈爾濱鐵業公會會長吳子青氏は、民國十六年晉京し交通部と交渉したが其結果は不明である。交通部にして許可せば、黑龍省は敷設費半額を負擔すると傳へられて居る。

一、然し本線は呼海線と競爭の立場になる恐れがある。即ち呼海線の延長は克山を通過するから、克山に於ける物資は兩鐵道に分割せらるゝことゝなり、從つて不利益であるから本線の計畫は呼海線の延長計畫に依つて暗影を來たして居る。

一、本線延長二百二十四粁、沿道平坦にして工事は容易である、建設費は約八百九十萬圓と稱せられて居る。

（4）齊　黑　線

一、齊々哈爾より黑河に至る線。

一、民國十五年十一月頃、黑河及省城の官邊要人は齊々哈爾に於て、齊里鐵道布設計畫に關する協議會を開いたことを最後として、爾來本問題は表面的には立消への形となつて居たが、其後東三省交通委員會の鐵道熱に依つて再燃した。

一、再燃した計畫は、齊嫩線及嫩里線の二區に分かたれて進捗しつゝある模樣である。然して本問題は案外に進展するものと觀られて居る、殊に洮昂線開通に依つて著しく唱道せられて居る。

一、本線は數年前、鮑貴卿氏が吉林督軍時代及び露國が濱黑鐵道の利權を獲得した際に於て已に彼等の手によつて立派に測量濟になつて居ると傳へられて居る。

一、本線は約二十年前の計畫である、錦璦鐵道の一部として、或は露日合同の敷設計畫として、其の外數回に亘り諸種の手によりて屢々計畫されたが、其都度悉く踏み潰され現在に於ては齊黑線の敷設に關しては、其の本質は既に外國關係の圏外に置かれて居る。一方支那側は、錦璦線の實體化は打通線と洮昂線の完成によつて著しく進展して來た、此の計畫の實際化に就ては躊躇を要せないことであるが、單に資金問題が先決問題である。建設費一千萬元と稱せられて居るが、結局は借款に依つて建設するであらふ。

一、齊嫩線及嫩黑線の部參照。

(5)

齊嫩線

一、齊々哈爾より嫩江に至る線。

一、從來露西亞側の計畫に基くものであつたが、東三省交通委員會の決議により、民國十七年より五箇年以内に建設することを決議したと傳へられている。

一、本線は所謂錦愛線の一部であつて、露西亞帝政時代の利權鐵道の一であつた。將來大黑河に延長するものであるが、嫩江、大黑河間は難工事と物資に乏しく採算合はぬ爲め、嫩江迄第一期工事として布設せむとする吳督軍の理想線の一である。

一、工事は比較的容易である、延長二百四十粁、一粁當りの工事五萬四千圓强、總計千二百九十八萬圓强と稱せられて居る。

一、本線は物資豐饒にして相當有望な經濟鐵道である。本線完成の上は物資は洮昂線と連絡して南下するものと見られて居る、北滿物資の一部が洮昂線に吸集さるゝことは、東支鐵道に大なる脅威を與へるものであるから、東支側は洮昂線の東支横斷問題に容易に解決を與へようとせなかつたが、民國十六年末漸く承認し、民國十七年早早起工し七月迄に完成の豫定であると傳へられて居る。

(6.) 嫩黑線

一、嫩江より黑河に至る線路にして、齊嫩線完成の曉、延長工事として建設に着手の豫定なり(民國十七年東三省交通委員會決議)

一、本線は沿道殆んど丘陵を通し平坦地少なく、隨つて耕地と農產物に乏しい、小興安嶺の隧道は三粁餘を要すると稱せられ、難工事は處々に渉りて、工費は少なくも一粁十三萬圓以上を要するならん、總延長約三百三十粁、總工費約四千三百萬圓を要するならむ。

一、本線は經濟鐵道としての價値に乏しく、寧ろ軍用鐵道と稱するが至當であろふ。大黑河の對岸は露領「ブラゴエチエンスク」にして、國境警備としては最も重要なる鐵道である。露支通商條約回復せば對岸との貿易盛ならむも、從前の商取引より考察するときは大なる期待を得ることは困難であらふ。

一、本線は露西亞利權の濱黑鐵道の一部であり、また錦愛鐵道の一部でもあるが、支那は自力を以て已に呼海線を布設したので、前者の利權は何等の價値をも認められなくなつた。

(7) 小林線

一、東支西部線、小蒿子驛より林甸に至る線。
一、東支鐵道計畫になるものなるも、地方特産商により多年計畫唱導せられて居る線路である。
一、沿道平坦工事上、何等の障害を認めず延長二十七粁、工費約九十五萬圓を要すると稱せられて居る。
一、林甸縣は戸數五百、人口三千と稱せらるゝ小都邑なるも、農産物の集散三十萬石餘にして、鐵道の經營は相當の成績を擧ぐるならんと見られて居る。

(8) 滿青線

一、東支西部線、滿溝より青崗に至る線。
一、東支鐵道計畫として新聞紙上に散見するも、滿溝及び青崗の地方有志によりて計畫されて居るが、之れも聲のみにて、未だ具體化する迄に至らない。
一、工事は何等の障害なく、布設は容易である。一粁當り四萬五千圓と見て、延長九十八粁、總計四百四十餘萬圓を要する。
一、本線は物資豐裕で、殊に青崗は特産物の集散地として有名であるから、經濟線としては最も有望であるが、本線布設によりて打擊を蒙るものは呼海鐵道であるから、本線布設の實現は困難とされて居る。

(9) 滿肇線

一、東支西部線、滿溝驛より肇東に至る線。

一、東支鐵道が培養線計畫の許に「ラセウイッチ」副理事長が案出した線路である。亦た支那側地方有力者に於ても大に贊成する處なるも、最近青岡線を先に布設せむとする議が出てゝ本線の計畫は後廻になつた形となつて居る。

一、本線は沿道茫々たる平野にして河川起伏の地なく、工事は頗る容易である。總延長約三十五粁、工費は一粁當り四萬圓と見て百四十萬圓にて足れると傳へられて居る。

一、本線布設の目的は肇州及大通鎭方面の物資を滿溝に吸集せしめむとする目的のものである故、將來は肇州或は大通鎭の何れにが布設を延長するならむと想定することが出來る、その曉に於て長扶線が完成した場合は、本線の貨物は反對に南下し、長扶線の培養線となる慮れがある。

一、亦た最近の情報によれば、本線は東支露西亞幹部が肇東商務會を使嗾して、理事會に本鐵道の必要を具陳させ一九二六年夏期正式に援助方を懇願させ、理事會は管理局に移牒し調査を命じた。調査の結果肇東穀類輸送及雜貨搬入等の運賃上より來る利益を詳細に報告し、東鐵培養線として充分收支償ふ可きを以て、理事會は肇東商務會の提案を贊成し、黑龍江省當局を經て北京政府に請願中であると傳へられて居るが、未だ許可したことの情報に接ない。

(10) 呼鶴線

一、呼蘭より鶴立崗炭坑に至る線。

一、炭坑側及黒龍江省計畫にして、今日迄數回鐵道布設問題が唱導されたが、未だ具體的の發表を見ないが、之れが實現に至る迄でには猶ほ前途遼遠の感がある。

一、本線の不利とする處は沿道殆んど松花江に沿ふて居るから、松花江の航運業者との貨物奪爭は免れまい、沿道良く開け都邑多く、物資輸送も相當あるものと見られて居るが、本線は主として鶴立岡の石炭を搬出するを目的として居るから、本線敷設の可否は鶴立崗炭田の生命である。

一、本線も濱依線と略ぼ同様な線路を有し工事も容易でない。尤も多額を要するは橋梁工事であらふ。距離は未だ圖上計畫に依る線路の撰定も出來て居ないが、露圖により呼蘭より巴彥、木蘭、通河、湯原を經て鶴立崗に至る距離を計るときは大略四百六十三粁となる。之れを濱依線の工事單價を以て計算するときは、一粁當り五萬圓として二千三百二十萬圓弱となる。

(11)

齊扶線

一、齊々哈爾より扶餘に至る線。

一、本線は未だ具體的計畫された說を聞かないが、將來計畫さるべき豫定線であらふ。

一、本線は扶餘より三十五粁、劉家店附近に於て松花江を渡り嫩江左岸に竝行して北進するものである、此間大なる丘陵はないが到る處低地濕地があつて、鐵道工事には相當の築提費が嵩むことであらふ。

一、本線は延長二百四十七粁、東支線が脅威を受くる線であり、且つ洮昂線と併行する傾きがあるから、實現するまでには相當曲折を經ることであらふ。

(12) 黑安線

一、齊々哈爾より林甸を經て安達に至る線。

一、本線は齊々哈爾有力者より、東三省交通委員會に申出で、交通委員會は民國十六年十二月二十日北京交通部に移牒した豫定線である。

一、本線は延長百十二粁、沿道平坦工事は容易である。布設の目的は林甸、安達に集散する特產物を齊々哈爾に吸集し、之れを洮昂線によりて搬出せむとするものゝ如くである。併し本線は東支西部線に殆んど併行するから、東支線の抗議により、實現は困難と見られて居る。

(13) 濱黑線

一、哈爾濱より海倫、嫩江を經て大黑河に至る線。

一、本線は露西亞の借款鐵道として權利を得て居たが、從來迂餘曲折種々なる問題と交渉に行悩まされて居たが、民國十五年支那は突然呼海線の建設を開始し、翌十六年には綏化迄で開始し、十七年には完成することゝなつた

一、呼海線は卽ち濱黑線の一部であるが、對手方の露西亞帝國政府は、一九一七年已に瓦解したので、支那側では

勞農露國の抗議も問題とせず、工事は着々として進捗して居る、斯くて濱黑線問題も自然立消の狀態となつて居る。

一、呼海線は頗る有望なる線路で、東三省有線としては最も收益ある線路と見られて居る、一箇年の輸送貨物は七十餘萬公噸、旅客四十四萬と想定されて居る。

一、呼海線は延長二百二粁、建設費は不明であるが、車輛及工場建物等を入るれば一粁當り七萬圓以上を要するだろふと想定されて居る。

(14)

海黑線

一、呼海線の終點、海倫より通北、龍鎭、第七站を經て大黑河に至る線路である。

一、濱黑線は海倫より訥河、或は嫩江に至りて齊々哈爾、黑河間の線路に連絡するものであるが、最近海倫地方一部有力者の說によれば、本線を齊黑線に結ばず、直ちに北に延長して通北、龍鎭を經て第一站にて小興安嶺を越へ第七站遜河稽に至り、之れより東して大黑河に至る線路を選定すべしと云ひ傳へられて居る。

一、本線は齊黑線に比し、小興安嶺の横斷は稍緩で、工事も亦た容易であり且つ沿道も本線が良く開拓され、地味も豐饒であり、將來の有望は寧ろ本線であると稱せられて居る。

一、齊々哈爾、黑河間の線路が完成しても、本豫定線との間隔は百粁以上離れて居るから、假令併行線でも經濟上營業收入に及ぼす影響はないだろふと看られて居る。

(15)

海嫩線

一、呼海線を延長したる線にして、海倫より通北を經て嫩江に至る線。

一、本線は呼海線の培養であつて、已に交通委員會に於て決議された豫定線であると稱せられて居る。

一、本線は齊々哈爾より黑河に至る豫定線の中央に當る墨爾根、即ち嫩江に接續する線路で、所謂濱黑線となる鐵道である。

一、延長二百七十粁、沿道概ね平坦なるも多少崗丘起伏する處があるが、工事は容易で、呼海と大差はない。

一、本線は比較的急速に實現さるゝ可能性があると觀測されて居る。

(16)

海索線

一、東支西部線、海拉爾より索倫に至る線。

一、露西亞側に於て調査計畫されたるもので、具體的發表を見ない。

一、本線は興安嶺麓にある溫泉が有名である、現在に於ても海拉爾より避暑客の爲めに、營業自動車を運行して居る、溫泉地と索倫間は百四十粁である。

一、本線區間四百八十粁、興安嶺隧道は延長二粁、沿道未開墾地多くして物資の産出はない、勿論經濟鐵道としての價値は少ない。

(17)

濱依線

一、哈爾濱より松花江に沿ひ方正を經て依蘭(三姓)に至る線。

一、本線は明治三十九年、吉林、黑龍、兩將軍によりて計畫された三姓(依蘭縣)より呼蘭、綏化を經て海倫に至る吉黑鐵道延長二百四十三哩、吉黑官民合辦資本一千五百萬兩の布設を外交部に要求したが、露國の抗議に依りて中止された一部である。其後民國十五年更に依蘭、濱江方面の有志に依りて計畫されたと宣傳するものがあつたが、未だ具體的の公表を見ない。

一、哈爾濱、依蘭間は延長三百八粁にして、沿道良く開け交通賑繁なるも、建設工事には牡丹江、螞蜒河、拉林河の三大橋梁工事と其他阿什河外八箇處に橋梁を設けなければならぬから、建設費は一粁少なくも五萬圓を下るまい、假に五萬圓と見て總建設費は千五百四十萬圓である。

一、本鐵道は松花江と併行して居る爲めに、船運業者の爲に運賃率に制肘せらるゝ不利があるが、又本鐵道の物資は地理上より見れば逆輸送せらるゝもので、隨て東支南線を經て南滿へ下る數が增加するだろふと看られて居る

一、本線は更らに延長して富錦に布設する計畫があると傳へられて居る。

(18)

海鏡線

一、東支東部線、海林より鏡泊湖に至る線。

一、本豫定線は海林より寧古塔に至る海寧線と同一の歩調と組織を以て計畫されて居る様である。
一、本豫定線に對する計畫内容に對し、民國十六年九月頃各新聞等に發表された記事を見るに、寧安商務會長孫彥卿氏等の發起になる寧海鐵道建設計畫は稍具體的性を帶び來たり、この程數名の技師を伴ひ海林を基點として寧安、東京城を經て鏡泊湖に至る間、百三十八粁の側量に着手した。右計畫に從へば鏡泊湖に於て將來吉敦線と接續せむとするもので、途中には鐵橋大小四、隧道一ありて工事は多少困難である、建設費概算一千萬圓（一粁當り七萬三千元）であるが、問題は右建設費の捻出である、孫彥卿氏等は東鐵と或種の諒解を得べく奔走中であると傳へられて居る。（海寧線參照）

(19) 鏡泊輕便

一、鏡泊湖の瀑布の上流と下流間に布設さるゝ線。
一、本豫定線は牡丹江を下る木材が鏡泊湖の瀑布に依つて遮られるものを、此の區間に輕便鐵道を布設して、流下の能率を增さむとする目的である。
一、每冬額穆縣にて伐採せられ、寧安縣鏡泊湖を經由し牡丹江を流筏、東支東部線牡丹江驛に搬出され、一部は浦鹽經由日本に、他は南滿方面に輸出さるゝ、紅松角材は約一萬五千本、この貨車一千車を算し重要產物の一なるが、此角材が伐採地より積出し、驛までの搬出路中の最難所は鏡泊湖の北端、即ち鏡泊湖の水迫りて牡丹江に注ぐ有名なる瀑布吊水樓の上部、小木場より瀑布の下海まで約一邦里の迂回路で、昨夏の如き一萬數千本の大角材

一時にこの小木場に殺到し、馬車不足の上に天候不良作業進渉せず、遂に運搬費を例年の三四倍支出し、倘結氷までに全部の搬出を終らず數千本は江中にて越年し、當業者に多大の損害を與へたので、茲に同業者間に於て此の區間に輕便鐵道敷設の計畫を進め、今回愈々具體化し、寧安縣下の有力木材業者森茂公司、功祥福、功立公司會元達等主唱者となり、寧安木材組合を組織し、本輕便鐵敷設を組合事業となし、代表者森茂公司の李文吉氏の手にて、已に大連より軌條購入契約を締結したと傳へられて居る。

一、本輕鐵完了の曉には、北滿材中の優良材なる牡丹江川流材の出量は從來に倍加す可く、日支當業者に大に期待されて居る。

(20) 三一線

一、三姓(依蘭)より東支東部線一面坡に至る豫定線で、東支鐵道の培養線である。(一依線參照)

(21) 達大線

一、東支南部線、達家溝より大和庄に至る線。

一、東支鐵道の計畫する培養線である。最近東鐵に於ては北滿貨物の浦鹽吸集に努力し、烏鐵と接近種々の畫策を廻らして居るが、今回南部線一帶に於ける貨物の吸集策として、同線達家溝からその東南部大和庄に至る支線を敷設することに決し、已に理事會の決議を經たといふ。

一、大和庄の物資は從來全部東支南部線に輸送されたものであつたが、吉長線の完成によつて同線の貨物吸集策により全部奪はれた。それで今同之れが奪同を試み支線を敷設せむとするもので、完成の上は之れを浦鹽に引寄せる目的であることはいふまでもあるまい。

一、支線敷設の承認を得ば、民國十七年度内に完成を終る豫定であると滿日は報じて居る。

(22) 同五線

一、吉林省同賓より五常縣に至る線。

一、本線は民國十六年末哈爾濱某富商の計畫で、吉林當局の許可を得て人を北京に派し、交通部と交渉せしめたが、其の結果は未だ不明である。

一、同賓縣附近一帶の農産物は、現在東支鐵道の一面坡及び阿什河、又は南部線の双城堡三叉河、陷頼昭及吉長線各驛に送つて居る故に、本線が完成すれば是等の物資は殆んど吸集することが出來、又た沿線一帶の開墾も發展するであらふ、又た東支鐵道の培養線となることは云ふまでもない。

一、本線延長は同賓、一面坡間八十粁五、一面坡、五常間八十七粁五、合計百六十八粁である。沿道平坦ならず工事上稍困難な處がある。

(23) 穆三線

一、穆稜縣下梨樹溝より三姓(依蘭縣城)に至る線。

一、本線は最近の情報に依れば、依蘭鎭守使李杜氏及依蘭道尹章啓槐氏等の唱導により、近來直魯避難移民が逐年增加し、農業に從事するもの少からず、從つて農產物の產高も年々增加するを以て交通の便を圖る目的にて本線布設の計畫が起き、已に省長公署に申請して其許可を得たと稱せられて居る。

一、本線布設及經營は依蘭道に於てなすことゝなつて居る、總延長二百六十五粁。

一、本線は牡丹江に沿ふて布設せらるゝものであるが、牡丹江は舟楫の便あり、筏の往來自由なるを以て、經營上には相當運賃の競爭あることを考慮せらるゝであろふ。

(24) 蜜虎線

一、蜜山縣より虎林に至る線。

一、本線は穆蜜線の布設完成を見た曉に於て計畫されるものであるが、虎林は烏蘇里江の左岸に位し、露國と相對して居る、本線の布設は經濟線路より軍用鐵道として重要である。

一、本線延長百七十粁、線路は穆稜河に沿ふて布設し、沿道平坦でない。

(25) 一五線

一、東支東部線、一面坡より五常に至る線。

一、東支鐵道計畫に成れるものなるも、自鐵の培養線として將來を囑目するには足りない。

一、一面坡、五常間は未だ踏査未完で地勢一般を知ることが出來ぬが、一面坡附近及沿道を圖上より見る處によると相當地勢は起伏して居る、殊に到搬嶺は隧道を穿つ必要があり、更に拉林河には相當の鐵橋を架設せねばならぬから工事は容易でない、總延長九十七粁、建設費用一粁當り六萬圓と見て五百八十二萬圓である。

一、本線は經濟線としての價値は少ない、物資としては穀類の外に木材の産出が少なくない、吉五線の培養線としては本線より寧ろ哈爾濱に布設するが利益であらふ。

(26) 一　依　線

一、東支東部線、一面坡より依蘭(三姓)に至る線。

一、民國十六年東支鐵道理事會にて其の建設方針を可決され、本線は東支培養線敷設計畫中の內最も重要視されて居る一線である。本線布設に就ては東支鐵道部內にては已に大體の計畫が出來ており、近かく東支督辦より吉林省當局の手を經て、北京政府より之れが布設認可を得ると同時に、直ちに豫定地域の測量に着手すべしと云はれて居る。然して右測量は民國十六年結氷期に終へ、民國十七年解氷期を俟つて布設準備に着手、直ちに工事に着手すべしと傳へられて居るが、果して支那交通部が斯く急速なる認可を與ふるか疑問である。

一、本線の延長は約二百二十五粁、工費は少なくも一千萬圓以上を要すと稱せられて居る。本線布設に對しては露國人技師「チホミシフ」氏が北滿鐵道會社を組織し、「マワリスキー」氏所有の一面坡、同賓間の敷設權を買收し、

此間を第一期として漸次三姓に布設せむと計畫されて居るとも待へられて居る。何れか眞か判明しない。

一、一面坡より依蘭に至るには、他に烏吉密より依蘭に至るものがあるが、現在に於ては一面坡より布設せむとするものが有力である。沿道線路は螞蜒河に沿ふて下り方正縣に達し、是れより松花江右岸に沿ふて依蘭(三姓)に達す。線路の地勢稍々起伏し、且つ螞蜒河の本流と支流を數回横斷せざるべからず、更に方正縣、依蘭間は平坦なるも後黑里河と羅拉密河がある、工事は以上の橋梁工事が主なるものであらふ。

一、延長は一面坡、方正間百八粁、方正、依蘭間百十七粁、合計二百二十五粁にして、建設費は一粁當り五萬圓と見て一千百二十五萬圓を下るまい。露人技師「チホミシフ」氏の發表する處の豫定工費二百四十萬圓(敷設材料、車輛等は東支鐵道より供給を仰ぐ)は、總延長の工費ではあるまい。

一、本線は大豆、小麥、以下各種特産物の産出量が極めて多大であるから、營業線として充分收益を得る見込である。

(27)

寧海線

一、東支東部線、海林驛より寧古塔に至る線。

一、寧海線は日支合辦に或は寧古塔製粉會社主孫彦卿氏等の巨商連により、或は東支鐵道にて數年來計畫せられた豫定線であるが、今日に至るも未だ實現するに至らない、最近(民國十六年九月)又々海林及寧古塔の巨商連が發起者となり計畫を新に起した、其内容は建設費の出資を白系露人に求め、左の條件である。

(一) 寧海線敷設工事費は、全部露人側の出資によること。

(二) 鐵路竣成後、正、副社長には支那人を任命すること。

(三) 出資期間は、出資當年より滿二十箇年とすること。

(四) 出資期滿了後は、支那側に引渡すこと。

右の條件を以て、目下發起人と出資露人側と交渉商議中であるから、之等商議條件の確定を見たる上は直ちに吉林當局に敷設認可を仰くべしと傳へられて居る。

一、寧海沿道は稍々平坦にして、工事は容易である。布設延長二十三粁、建設費は四十萬圓にして、總資本五十萬圓を計上して居る。

一、本線は經濟線としては相當の成績を擧げることは困難とされて居る、森林鐵道として更に延長して吉會線の最寄驛に連絡せば、本線は最も有望な營業線となることは言ふまでもない、而已ならず吉會線の北滿物資の吸集線として重要な線路である。最近是等の問題が唱導せられ新聞記事にも散見するよふになつた。

(28)

穆蜜線

一、東支東部線、穆稜より蜜山に至る線。

一、依蘭道尹計畫にして數年前より數回計畫せられ、新聞紙によりて宣傳を盡して居る線路である。

一、本線は蜜山炭坑の運炭を目的として計畫せちれたるものと見らる。沿道炭坑、金坑、銅坑等の鑛産物の産が少

なくない。

一、穆蜜間沿道は地勢起伏し、殊に淸溝嶺を越へるに隧道の必要があらふ、沿道は頗る匪賊橫行の危險地域にして未だ充分の踏査報告を見ない、圖上計算の大略によれば約百八十餘粁である、假に一粁五萬圓と見て總計建設費は九百萬圓を要することゝなる。

一、蜜山炭坑とは蜜山縣管下鷄冠山炭坑を指すもので、北滿唯一の大炭礦であつて、往年邦人にも之れが採掘を計畫した者もあるが、何分前述の如く危險區域にして、且つ山間の交通杜塞狀態である、河川あるも運搬の用を爲さず、運炭線の布設をなすの外に大規模の採炭を爲し得る方法がないので、計畫は中止となつて居る。

一、其後外人中の企業者も亦た同一の理由にて計畫を中止したが、民國十二年前後露支合辦にて成立した、穆陵炭礦公司も最初の目的は此の鷄冠山炭鑛の開掘に在つたけれども、運炭線の建設費に多大な經費を要する爲め、最初の計畫を改め、其の隣境穆陵縣小梨樹溝及、小城場溝の兩所の礦區を選定し、之に哈爾濱基點四百三十三露里馬橋河驛より八露里の地點より分岐し、廣軌三十八露里五及び八露里五の輕便鐵道を布設し運炭を開始した。本線計畫は之れより延長布設するものである。

一、右の如く鷄冠山炭鑛は交通不便の爲めに、天與の富寶が空しく地下に埋沒せられ居るを遺憾とし、更らに民國十三年以降數回の協議により、吉林紳商等は該礦採掘、且つ附近物資輸出のため、馬橋河支線を延長して鷄冠山炭礦迄(註蜜山迄ならむ)敷設せむことを吉林省長及特區長官に出願したので、當該局に於ても頗る必要を認め、技師をして調査せしめた、其齎らす處によれば、該支線延長は約百七十二粁位であつて、工事頗る難工事で相當の

工事費を要するから、其の實現は容易であるまいと觀測されて居る。

(29) 蜜富線

一、蜜山縣より松花江岸富錦に至る線。

一、穆蜜線が計畫せらるゝと共に本線も計畫せられたもので、昭和三年二月新聞報によれば、本線計畫は穆蜜線が完成した曉に於て、布設を開始すると謂ふて居る。

一、本線は依蘭道尹及地方巨商等の手によつて計畫せられたものであるが、東支鐵道も本線計畫を目論見て居る、何れにしても相當の建設費を要することであれば、之れが實現は猶ほ前途遼遠である。

一、本線沿道の地勢は、完達山嶺と阿爾哈倭集嶺の二大嶺を横斷せねばならぬ難工事がある。其他一般に地勢は起伏して居るから工事は相當困難であらふ、延長約二百八十八粁、一粁當り七萬圓として、二千萬圓以上の建設費を要するだろふ。

一、本線沿道は開墾未だ充分ならず、移民も多くない、經濟線としては價値あるものでない、寧ろ軍用鐵道乃至は開拓鐵道と稱するが至當であらふ。

一、最近の情報に依れば、依蘭鎭守使李杜氏及び依蘭道尹章啓槐氏は、近來直魯避難民が多數移住し開墾事業に從事し、逐年農產物の增加するに伴ひ交通の便を圖る爲めに、穆蜜線及び本線の計畫をなし、已に省長公署に申請して其許可を得、寶清縣の紳商、藉子萬、林蕊山、趙福堂、婁鳳石等發起、民營として布設することゝなつた。

一、本線の通過地は、蜜山縣城より寶淸縣下の土山、三岔河、双河堡、亮甲臺、大孤山を經て富錦縣城に至る二百八十八粁と稱せられて居る。

(30)　穆牡線

一、東支東部線、穆稜より牡丹江口に至る線。

一、依蘭道尹計畫であると傳へられて居るが、牡丹江の何れの地點に終點を設くるものか不明である。

(31)　通魯線

一、四洮線、通遼より開魯を經て魯北に至る線。

一、本鐵道豫定線は打通線の開通に伴ひ、打通線の培養線計畫によりて案出された最近の豫定線である。民國十六年十二月頃、各新聞等に發表せられたる記事によると、京奉鐵路局を中心とする支那側は打通線を完成し、更に通遼、開魯及び熱河管內の東札魯特旗に最近出來た魯北縣に至る、三百四十五粁の鐵道敷設を計畫し、已にその測量を完了し、北京交通部の布設許可を得た。

一、工事は民國十七年春起工し、開魯に大機關庫停車場を設け打通線と連絡し、內蒙古經營の中心地たらしむべく決した。

一、魯北縣は最近開拓された地にして、土地肥沃、物資豐富にして石炭礦脈もあり、經濟鐵道としても有望である

一、或る一說によれば、支那側が布設を急ぐのは、目下北京にて日支間に折衝交涉中である滿蒙五鐵道計畫中にある、通遼、林西線の布設を牽制せむとするの魂膽で、年額一千萬圓の純益金を擧げる京奉鐵道の計畫であるから實現の可能性は充分にあるだろふと、極めて重大視されて居る。

(32) 洮突線

一、洮南より黑頂山を經て突泉に至る線。

一、本線は最初、洮南駐在張鎭守使が軍用の目的にて計畫を樹てたが、其後洮南の西北八十粁にある黑頂山炭田が發見されたため其目的を改め、運炭を主として里頂山より突泉に延長布設する計畫をなし、民國十五年大體の豫測と建設費が定まつた。

一、本線布設に關係あるものは、奉天天利煤礦公司經理梁仁山がある。黑頂山炭田は調査の結果、鑛區廣大にして炭質一樣ならず、其の經營には新式採掘法を用ひなければならぬ、之れには相當の資本を要するので、目下行惱の狀態である。

一、本線の延長百十六粁と稱せられて居る、沿道平坦何等の障害もないので、工事は頗る容易である。

(33) 洮索線

一、洮南より洮兒河に沿ふて索倫に至る線。

一、布設延長二百十六粁、沿道比較的平坦にして、建設費は約九百萬元である。

一、本豫定線は一九二四年哲里木盟にて開催せられたる蒙古王會議に於て、東三省交通委員會より四洮線の延長として本線布設の提案をなし、建設費を六百萬元と定め、支那自建の計畫のもとに直ちに着手、三箇年に完成の豫定であつたが、資金關係で實現するに至らなかつた。

一、然るに本線は、奉天交通委員會の計畫である東三省五鐵道の一として鄭洮線の完成以來、張作霖が對蒙政策上急速に布設の必要を感じ、民國十五年九月に至り、張海鵬鎭守使は京奉鐵路局員と共に本線測量を遂げ、工事は吉敦線と同樣な條件にて、滿鐵に請負はしむることに內定したと傳へられて居る。

一、最近洮昂線の完成に鑑み、本線の實現が漸く可能性を有するに至るや、外蒙に於て活躍しつゝある露國營管運輸會社「トランスポール」は本線の開通まで、洮南に自動車交通を開いて毛皮を浦鹽に輸出せむと企てた程である

一、本線は北部札薩克圖及び土什業圖の旗領內、洮兒河及ホーロン河の灌域を開拓し、數十萬噸の穀類を輸出し得る、內外蒙蓄産の中心地たる東西烏珠穆沁旗並に外蒙車臣汗一帶に産する畜産の大量輸出に便なるのみならず、瓦房店附近の黑頂山炭田の開掘、又た興安嶺の森林伐採をなし、四洮、洮昂兩線の燃料、枕木、電柱の自給することが出來る。

一、本線は單に四洮線、或は滿鐵の一培養線として東蒙古を開拓するに止まらず、將來海拉爾及び滿洲里の二計畫線と連絡するもので、支那の呼倫貝爾及び外蒙方面に對する軍事、行政、交通及び經濟の諸政策より觀察するも前途極めて重要なる豫定線である。

一、本線の經營は、四洮局の延長線として建設せむとするもの、張鎭守使、外地方有志に依つて經營せむとするもの、洮昂線の姉妹線として經營せむとするもの〻三者が夫々當局に運動を試みて居る模樣であるが、結局は洮索鐵路局として、東三省管理の許に獨立した鐵路局が創立せられること〻看られて居る。

一、亦た本豫定線計畫の動機は沿道に莫大なる土地を有する張鎭守使が、自己土地開發を計る意味で盛かんに提唱したものである。然して測量した線路內は殆んど同氏の土地で網羅して居ると傳へられて居る。

(34) 洮滿線

一、洮南より東支西部線滿洲里に至る線。

一、本線は內外蒙古を貫通する一大幹線で、洮南より貝爾池間は約二百粁の間隔を以て、東支鐵道に沿ひ布設せらる〻もので、總延長六百八十六粁、其の中央に於て興安嶺を越へ隧道二粁を穿つ難關がある。

一、沿道は殆んど開墾せられて居ない、本線は大體に於て平原地帶洮南、葛根間八十粁、山岳地帶葛根、ハンダガイ間三百二十粁、高原地帶ハンダガイ、甘珠兒廟間百六十粁、草原地帶甘珠兒廟、ダライイル間百二十六粁に區別されて居る。

一、本線は大正十四年、奉天當局の諒解を得て滿鐵が學術的硏究を兼ねて踏査したものである。豫定線の延長六百八十六粁、建設費二千五百八十八萬圓（車輛費を含まず）一粁當り三萬七千七百圓である、隧道延長二粁、橋梁延長千六百二十米、最急勾配は一・二%である。

一、本線は經濟線ではない、地方開拓鐵道であつて、開通當時は缺損を續くであらふ。

(35) 通開線

一、四洮線、通遼より開魯に至る線路

一、本線は民國十六年、已に京奉鐵路技師の手によりて實測を終つたと稱せられて居る。

一、本線は大正七年締結された滿蒙四鐵道の内の洮熱線の一部であるから、支那政府は如何なる形式によつて建設に着手せらるゝや不明である。

一、本線は延長八十五粁四、工事は頗る容易で鄭白線の工事と變りはない、若し鄭白線の工事に一粁四萬五千圓を投じたとすれば、本線は約三百八十五萬圓を要することになる。

一、本線布設計畫は打通線の開通により著しく問題となり、卽ち打通線の培養線として布設せらるものである、開魯は農產物の集散が少なくない、支那側は最近更に開魯より魯北縣に至る豫定線を計畫して居ると傳へられて居る。

(36) 開扶線

一、四洮線、開通より扶餘に至る線路。

一、本線は民國十六年、四洮鐵路局に於て已に實測を完了し、建設豫算も出來上り何時着手してもよい段取りにな

つて居る、延長一四八粁（九二哩五）

一、本線布設の計畫は突然であつて、未だ嘗て本線計畫を耳にしたことはない、其の布設の理由とするところは四洮線、通遼より打通線京奉線を經て、北滿扶餘の物資を連山灣に輸送せむとするものゝ如くである。

(37) 太扶線

一、四洮線、太平川驛より扶餘に至る線。

一、四洮局は最初開通より扶餘に至る線を計畫したが、最近に至り距離を短縮させる意味に於て太平川より布設せんことを計畫し、目下測量中である。（昭和三年四月）

一、本線の延長は約百六十粁にして、開扶線に比較するときは約二十五粁四、遠距離となるが、之れを扶餘、鄭家屯間の總體距離と比較するときは結局二十六粁程短縮することになる。

一、本線は開扶線に於て述べた如く、四洮線の培養線のみならず、打通線の培養線たらしむる目的のもとに計畫されたものと稱せられて居る。

(38) 開白線

一、鄭洮線、開通驛より眞直通遼に達する線。

一、本線は呼海線、扶哈線、開扶線の完成を俟つて北滿貨物を連山灣に搬出せむとする捷徑路である。即ち現在の

線路によれば、開通より鄭家屯を迂回して通ずるもので、其の距離二百七十二粁六、開白直通線が布設すれば其區間は百二十八粁で、其差百四十四粁を短縮せしむることが出來る。(開白間百二十八粁は支那側の稱する處で確實でない)

(39) 太白線

一、鄭洮線、太平川驛より通遼白音太受に至る線。

一、本豫定線は開白線と同一線路で、成る丈け距離を短縮させる計畫のもとに開扶線を太平川扶餘に改めよふと調査を進めて居る。よつて開白線も其場合太白線を計畫せねばならぬ、此の場合更に總延長に於て五十粁餘を短縮し得る見込であると云ふ、太扶線本年三月より測量を開始した。

(40) 開林線

一、開魯より林西に至る線路。

一、本豫定線は東蒙縱斷鐵道の一線で、蒙古開拓及び張家口、林西間豫定線に連絡せむとする軍事的色彩を帶びる線路で、奉直戰後計畫された線である。

一、延長三百四十五粁、沿道は平坦、工事は頗る容易であるから、建設費は一粁四萬圓位で足りる、總工費は千三百八十萬圓である。

(41)

赤林線

一、赤峰より林西に至る線路。

一、本豫定線は世に傳へられる巴連鐵道の一部である。巴連鐵道とは連山灣を基點とし、錦州、朝陽、赤峰を經て巴林に至る線路で、其の目的は滿蒙の政治通商上の見地より熊希齡と周自齋とが、協議の上布設を決定したものである。

一、赤林間延長約二百七十粁、沿道多少起伏はあるが、工事は容易である、建設費は一粁五萬圓と看て、千三百五十萬圓と稱せられて居る。

(42)

臨海線

一、洮熱線の或る地點より海港に至る線。

一、本線は一九一八年締結された滿蒙五鐵道の一である、その基點及終點は明記してない、豫定線としては左の三線がある。

(一)　赤峰、連山灣　三二七粁二

(二)　開魯、連山灣　四三九粁二

(三)　通遼、連山灣　四四六粁七

右の内第一線が經濟線として最も有望視されて居る。卽ち赤峰は東蒙古に於ける中心市場として第一位に置かれてある蒙古貿易地であり、其の背後地には烏丹城、巴林、林西、經棚、圍場等の蒙古市場を控へて居る。
一、本線路は何れの線路も丘陵起伏して工事は容易でない、第一線の工事費は約四千萬圓と稱せられて居る。
一、連亦線參照

(43)

洮熱線

一、洮南より熱河に至る東蒙橫斷鐵道である。
一、本綿は一九一三年締結された滿蒙五鐵道の一である。洮南より開魯に出て、敖漢王府、赤峰、喀喇沁王府等を經由して熱河に達する延長八百八十八粁の線路である。
一、其後一九一八年、四國借款團の成立と同時に臨海鐵道と共に新借款團に提供せられた豫定線である。
一、本鐵道は東部蒙古の廣莫たる地帶を通過し、臨海鐵道と相俟つて將來極めて豐富なるべき農畜產物を海港に輸出すべく、北は東支鐵道に連絡し、南は京熱線(未成線)に連絡して北京に達すべき支那縱貫鐵道系中の一部として極めて重要なる機能を發揮すべき有力なる線路である。
一、本鐵道は熱河附近に丘陵起伏する箇處約百粁餘あり、その他は概ね平坦にして、工事も稍容易である。建設費一粁五萬圓としても約四千四百四十萬圓以上を要すると稱せられて居る。

(44)

吉哈線

一、吉林より五常阿城の諸縣を經て呼蘭に至る線にして、一名吉呼線とも稱す。

一、本線の延長は二百八粁と稱せられて居る、工事は松花江を横斷し、或は東支東部線を横斷する等の問題があつて、實現までには相當曲折を要するであらふ。

一、本線は吉林當局の計畫にかゝるもので、吉海線の北滿延長と看るべき線路である。吉林通信の情報によれば、吉哈線は吉林より哈爾濱の南を通ずる線路にして、九站までを吉長線により烏拉街附近にて松花江を渡り、舒蘭五常、阿城を經て東支東部線を横斷し、更に松花江を渡り黑龍江省呼蘭に達し、呼海線に連絡する豫定線である。

一、本線は經濟線として、吉敦線、吉海線を凌駕し、最も有望視されて居る。此の豫定線は已に北京交通部の許可を得たので、民國十六年結氷期中に實測を了し、設計の出來次第工事に着手せらる模様である。資金は省庫の負擔であると稱せらるゝも、果して省庫に莫大なる資金が遊んで居るか疑問である。

一、本豫定計畫線が俄かに着手するに至ることは吉海線の布設が案外に故障なく進捗し、對外協約等は無視し、自國の資金にて布設するに何の憂るに足らずとなし、併行線、或は縱斷線等を平氣で進める方針である。然して本線完了の曉は、所謂南北滿洲縱斷鐵道が完成せられることになるが、果して對外關係を無視して專斷的方針によりて實現するかは頗る眉唾ものである。

(45)

吉甯線

一、吉林より甯古塔を經て東支東部線海林に至る線。

一、本線路の計畫は民國十二年一月頃、奉天當局が東三省民治倶樂部に於ける交通會議にて決議された奉吉線布設問題と共に奉吉線完成の曉に於て、本線を布設せむことを決議された線路である。

一、本線の通過地は吉林、額穆、甯古塔、海林となつて居る。然るに其後方針は一變して吉敦線が布設されて已に開通せむとして居る、若し本線を海林に結び付けむとするならば、吉敦線の或る地點より分岐して海林に布設するの外なからむ、從つて最初の計畫された吉甯線は中斷された型になつた。

(46)

奉吉線

一、奉天より吉林に至る線。

一、民國十二年一月頃、奉天當局は東三省民治倶樂部に於て交通會議を開き、奉吉鐵道布設計畫を起し、且つ之れを發表した旨、東三省民報は報じた。その內容は、線路の選定は滿鐵併行線を布設することは必然日本側の抗議を惹起するを以て、なるべく滿鐵線を距る遠き地點を選定し、曩に東三省官銀行が請願した奉天、興京間鐵路案をも合併して該線路を延長することゝした。その豫定線は

第一區　奉天、撫順、興京、柳河、海龍、樺甸、吉林。

第二區　吉林、額穆、寗古塔、海林。

右の如く計畫はされたが、其後數回の會議によりて、第一區は變更されて、滿鐵の抗議も構はずに奉海鐵道を布設した。

一、本線最初の計畫たる奉天より興京を經て吉林に至る線は、最近計畫されて居る奉臨線の一部として奉天、興京間は近く布設を見るに至るであろふ。

(47)

吉盤線

一、吉林より盤石縣に至る線。

一、本線は吉林省議員及盤石縣民士によりて、布設計畫を發表して請願せしことがあつたが、其後立消えとなつた夫れより吉海線が計畫せられ、已に吉海線は工事に着手せられた今日、本鐵道の計畫は全然消滅の形となつた。

(48)

吉五線

一、吉林より五常に至る線。

一、本線は吉林から烏拉街、舒蘭等を經て五常に布設せむとする未成線である。大正八年吉林省吉銀號總辦劉文田氏等發起となつて本線布設の計畫をたてたが、奉吉確執の餘波を蒙つて停滯、其後當時の吉林省財政廳長蔡運升氏布設計畫を起したが、之れも成らずに他に轉任して立消となつた、更らに其後舒蘭縣知事龐氏と吉林邦人にし

て峰嶺某等中心となつて布設計畫の運動を起したが、之れも今の處立消の姿となつて居る樣である。然し吉海線の完成と共に本線は必ず出現さるゝべき運命を持つて居る。最近の情報によれば、北京交通部は交通委員會に對し右布設を許可したと報じて居る。

一、本線が布設され、更らに哈爾濱に延長された場合は、哈爾濱、奉天間に完全なる併行線が完成されることになる、本線は斯く如き重視さるべき線路である。

一、本線は延長百六十二粁である。工事は松花江に一大鐵橋を架設せねばならぬが、之れは現在の吉敦線を利用し吉敦の或る驛より分岐して布設するが至當である。

(49) 吉海線

一、吉林より海龍城に至る線。

一、本線は所謂滿蒙五鐵道の一にして吉林から煙筒山、盤石、朝陽を經て海龍に達するもので、約百八十一粁である民國十五年十一月吉林に建設事務所を設く、最初の資本金吉林大洋一千二百圓、內一千萬圓を官憲より二百萬圓を民間から募集し、民國十六年より工事に着手した。

一、然るに同局總工程司趙李氏が實地に調査したる處、千八百萬圓を要することになり、李總辨と商議し增額六百萬圓は官資によることゝした、一方民資二百萬圓は議長改選問題等に遭ひ、民資募集に行惱んで居る。

一、官資一千萬元も已に消費盡し、且つ吉林大洋下落の關係にて更に一千萬元を要することになり、之を財政廳方

面にて捻出することになつて工事は進捗して居る、豫定の民國十七年末迄てには完成するだろふ。

一、本線完成の上は吉長、吉會の二線に連絡し、南は奉海線と連絡して滿鐵の併行線となり、茲に北滿貨物は南下輸送上に新たなる變革を來たすことゝなる。

(50) 吉 蜜 線

一、吉林より寗安を經、東支線を横斷し蜜山に至る線。

一、本豫定線は吉林省に於て實地測量の準備中であると傳へられで居るが、信じられぬ說である、假に計畫が順調に進んだところで、本線の完成は近き將來には覺束ない。

一、亦た一說には吉林より眞すぐ舒蘭を經て、一面坡に至り蜜山に達する計畫があると傳へられてゐる、然して本線は東支南部線に對してその利益を奪ひ、且つ吉林に於ては吉敦、吉長に連絡することは良いが、その貨物が奉吉線によつて南行することになれば、滿鐵の受くる脅威は蓋し少なからぬものである。

(51) 朝 濛 線

一、奉吉線、朝陽鎭より輝南を經て濛江縣に至る線路。

一、本線は奉海線の培養線である、輝南及び濛江縣の一部有志によりて計畫をせむとしたが、具體化するまでに至らなかつた。從來濛江方面の地方民士は鐵道布設を切望して居る、最近交通委員會にて計畫された朝陽鎭より安圖

に至る豫定線の一部である。

一、本線は沿道良く開墾され地質頗る良く特産物山貨の産出少なくない、更らに木材の産出は有名である。最近山東方面よりの移住民は夥しき數である。本線は經濟鐵道としては相當の成績を擧け得るものと稱せられて居る。

一、本線の延長は朝陽鎭、輝南間二十四粁、輝南、濛江間九十二粁、合計百十六粁である。沿道は輝南迄平坦なるも、輝南、濛江間は丘陵起伏の箇處が多い、殊に哈雅範山嶺を越すには隧道を貫通する必要があらふ。建設費は少なくも八百萬圓以上を要する見込みである。

(52)

南興線

一、本線は奉海線の支線として計畫されたものである。昭和二年奉海線の手によりて已に測量を完了したと傳へられて居る。

一、奉海線、南札木より興京に至る線。

一、本線は交通委員會に於て決議された、營盤より通化に達する豫定線と併行することになるが、果して南興線が實現するかは疑問である。

(53)

奉興線

一、奉天より興京に至る線。

一、民國十二年、時の奉天省長王永江氏によりて奉天、興京間に奉楡鐵道（京奉線を當時奉楡鐵路と稱して居た）の支線として鐵道を敷設すべく計畫を進めた、其當時の建設資金は六百萬元であつた、然してこの建設資金は之を外資に頼らず、東三省官銀行及奉天興業銀行で一切を辨理せしめ、別に張作霖の許可を得て鐵道債券を發行し、沿線の地主、有力家等に割當て負擔せしむる方針で、翌年は已に測量を完了したが、其後此の計畫は改定された

一、本鐵道の布設は將來軍事上、將亦經濟上、頗る重要なる線路として速成を要望されて居たが、其後本線布設は奉海線急設に閑却されて一時立消の姿となつて居た。

一、其後擡頭したのは、終點興京を延長して通化に到るもの、即ち奉通線であつたが、最近に於ては更らに延長して終點を臨江に設くる計畫が行はれて居る、此の奉臨線に對しては、別項改めて記するが如くである。要するに本線布設は、第一期工事營盤、興京間、第二期工事興京、通化間、第三期工事通化、臨江間の三期に捗りて建設されるものと見られて居る。

一、最近の情報によれば、興京縣農務會長張耀東及び商務會長李問經の二有志は縣民を代表し、興京迄での急設方を省長に申請して來たので、奉海鐵路局との諒解の許に近かく工事に着手する模樣であるが、實測の結果は從來營盤より分岐するものを、南札木驛より分岐するに變更し、蘇子河流域を通じて興京に至るもので、その建設費豫算は四百萬元であると。

(54) 興臨線

一、興京より通化を經て臨江に至る線。

一、本豫定線は奉臨線の部に於て述べた如く、已に奉天、臨江間の豫定線が計畫されたその一部である。

一、奉天省東方地帶の通化、臨江縣の官民は奉海鐵道の建設費が省民の共同負擔であるから、該支線を興京より臨江に延長せむことを申請してきた、奉海鐵路董事會王總辦は已に之を承認し、劉省長もその實行を決定したと傳へられてゐる。

一、延長線は興京、通化間三百二十支里、縣城の東方二十支里の東昌臺、三河子より山嶽を越へねばならぬので大隧道の必要がある、若し三顆樹を通ずれば歡喜嶺にかかり、子溝を經れば崗子嶺を通過せねばならぬ、何れも海拔五百三十餘米で大隧道を掘鑿の必要がある、英歌布附近も小隧道二、三ある。通化、臨江間は延長三百支里、通化、八道溝間百二十支里は道路平坦なるも、東方紅名拉子、林子頭附近は山嶽重疊し、蕩平嶺に大隧道を延設せねばならぬ、本區間は興京、通化間に比較し更らに難工事である。（本記事は新聞の報ずる處にして里數等に少しく差異がある）

(55)

奉臨線

一、奉天より通化を經て鴨綠江上流臨江に至る線。

一、本線路は已設奉海線の奉天、營盤間を利用し、營盤より分岐して興京、通化を經て臨江に達する線路を建設するものである。

延長は次の如くである。

營盤、通化間　百七十二粁
通化、臨江間　百　六　粁
　　　　　　合計二百七十八粁

一、本線の布設計畫が行はれたのは、民國十二年頃より起り、最初は奉天、興京間が計畫され、次で奉天、通化間を計畫され、更らに奉天、臨江間が計畫されたが、最近では奉天、長白間を計畫し、交通委員會の懸議に上提された。北京交通部に於ては之れが審議中の處、右は東三省の實業振興交通發達の外、三省防備上必要なるものとして、民國十七年三月許可したと傳へて居る。

一、臨江は朝鮮中江鎭の對岸國境に位し、軍事、經濟上の交通路として最も重要なる地位を占めて居る。最近臨江事件や大刀會で世間にその名を擧げた。

一、本線に對する支那側の說明によれば、臨江方面は最近俄かに發達し、その物資は現在に於て殆んど鴨綠江を下りて安東に出てゝ居る、安東の發達は卽ち之れが爲めである。亦た安東の貿易額を見るに民國七年の輸入は千五百四十三萬二千九百八十一兩であつたものが、十六年に於ては三千三百四十三萬一千四百七十五兩に增加し、輸出額は民國七年は僅かに二百四十七萬八千九百三十四兩であつたものが、十四年には一千九百七十萬六千六百三十七兩と云ふ莫大なる數字を示して居る。之れ卽ち鴨綠江上流臨江方面發達の理由によるものであるから、玆に奉臨線を布設して此の無限の物資と貿易品を輸送し、更らに京奉線に依りて、營口埠頭に運び以て自國交通上之權利を開發すべきである。

(56) 臨長線

一、臨江縣より長白縣に至る線。

一、臨江、長白、撫松の各縣は何れも東邊に僻在するを以て、撫松、長白、何れも數回匪徒の蹂躪するところから各該知事は之れが防衞方法として、東邊道尹に向つて鐵道布設の申請をなした。東邊道尹は其の調査をなしたが匪賊の防衞は各知事が征討其の宜しきを得ざるものであるが、亦た省城を距る遠きにして、必しも絶對安定を期せざる事情もありとして、時の東邊道尹(民國五年頃)方梅生氏奉天に於て會議を開催した結果、時の段上將軍は頗る其の議を賛し、速に布設計畫の目論見をなすべきを命じたので、方道尹は直ちに奉天に於て富紳を招き、臨江より長白及撫松に至る輕便鐵道の布設計畫を合資組織の形式にて起さんことを議し、先づ交通部にこれが布設認可を申呈したが、其後の消息は不明である。

一、本線延長百八十四粁、建設費は一粁當り少なくも六萬圓以上を要するならむ。

(57) 朝安線

一、奉吉線、朝陽鎭より輝南、濛江、撫松を經て安圖縣に至る線路にして、東三省交通委員會が圖上計畫をなせるものであると傳へられて居る。

一、本線は山嶺起伏して工事は頗る難工事である。殊に撫松、安圖間は最も甚しく車行でさへ容易でなく、交通も

稀れである。延長は不明であるが支那の道路里數を換算するときは三百五十八粁となり、假に一粁八萬圓の工事を要するとせば、二千八百六十萬圓の建設費を要することゝなる。

一、本線の沿線は森林地帶多く、比較的農耕地が少ない。經濟線としては當分價値がない、寧ろ軍事的の立場から本鐵道の計畫が進まれたものと見てよい、本線は更らに延長して吉會線の天寶山に連絡することが出來る。

(58)

朝間線

一、朝陽鎭より濛江縣を經て間島龍井村に至る線。

一、本線は交通委員會に於て研究されて居る線路である。卽ち吉海線の朝陽鎭より輝南、濛江に出で天下泰平、頭道花園、二道、三道花園の大森林を貫き、松花江上流より間島龍井村に至る三百四十四粁の森林開發鐵道である

一、本線は地方商會及有力者によりて運動を起されて居る。從來吉林人が幾度か計畫を企てゝ馬賊の爲めに成し遂げ得なかつた、松花江最上流頭道江富爾河の大森林を始め天下泰平、頭二、三道花園の原生林、これに其の對岸の撫松、安圖、和龍の千古の森林を開發するもので馬賊の阿片島となつて居る、平坦地は蠶業、畜産等の事業に絕好適地で、經濟的價値に霄壤の差があるのみならず、奉天當局は吉會線と三角形となして龍井に結び間島との距離を短縮することになるので、交通委員會では吉海線開通後、直ちに此線の起工を初むべく內定して居ると滿日は報じて居る。

一、本線は朝臨線と競爭の立場となつて居る、朝臨線とは一部併行するから朝臨か朝間線か何れか一線を選ぶこと

になつて居る。現在の趨勢によれば、朝間布設が有勢である。

(59)

朝臨線

一、朝陽鎭より通化を經て臨江に至る線。

一、本線は交通委員會に於て研究されつゝあると傳へられて居る、滿洲日報の報ずる處によれは、本線は吉海線の朝陽鎭より日支交渉の時、日支合辦開礦の豫約ある輝南縣の松杉崗炭礦を經て通化縣城に至り、更らに臨江に達する延長二百五十六粁の國境鐵道である。

一、本線は商會及地方有力者が競爭的に運動して居る。沿道は松杉崗の炭田、その外水田事業に有望であるが、工事は難工事が多い。

一、本線ば朝間線、卽ち朝陽鎭より濛江縣を經て間島龍井村に出る豫定線と併行するからとて問題とされて居る。然して右二線の內、一線を選び吉海完成後起工することに內定して居ると傳へられて居る。

(60)

扶哈線

一、扶餘より哈爾濱に達する線。

一、打通線は完成をつけて、四洮線、洮昂線と連絡した、更らに四洮線は開通或は大平川より扶餘に建設せむと已にその準備に取りかかつて居る。支那側は更らに扶餘より哈爾濱に布設し、松花江と東支鐵道を橫斷して馬家船

ロに於て、呼海線と連絡せむ計畫を樹てゝ居る。

一、本豫定線の計畫はかなり重要視さるべき豫定線である。卽ち目的は北滿貨物の吸收で自國鐵道の收入を計る爲めである。建設費は京奉線收益より支辨さるるものゝ如くであると傳へられて居る。然して本豫定線が全部完成せば滿鐵線を包圍し、東支鐵道を中斷する形となり、兩鐵道は非常な脅威を受くることになると見られて居る。

一、本豫定線は次の二比較がある、一は扶餘より長春嶺を經て直接哈爾濱に至る延長二百七粁と、他は長春嶺より双城堡に至り哈爾濱に至る二百十八粁がある。

(61)
窰德線

一、東支南部線の窰門より德惠に至る線。

一、本線は德惠縣及窰門の有志によりて計畫を運動したものであるが、未だ實現するに至らぬ。發企者は吉林當局の許可を得れば、直ちに工事に着手し得る準備が出來て居ると支那鐵道時報は報じて居る。

一、延長二十三粁、沿道平坦、工事容易、布設の目的は德惠縣に集散する特産物を運搬するにあり。

(62)
德九線

一、德惠縣より吉長線下九臺に至る線。

一、支那鐵道時報の報ずる處によれば、本線は德惠縣商務會の發企で計畫を進めて居ると報じて居る。延長約四十

五粁。布設の目的は德惠縣に集散する貨物を運搬するにある、德惠縣にある特產は從來下九臺に搬出せられつゝあるも、近來窰門又は長春に直接搬出せらるゝを以て、下九臺商會に於ても本線布設に賛成し運動をなして居る模樣である。然し吉林當局の認可を得れば直ちに工事に着手すると。

(63)

扶肇線

一、扶餘より肇東に至る線。

一、北京商通の報ずる處によれば、滿蒙鐵道交涉は、芳澤公使と潘國務總理との間に協定し、正式に調印を見る事に決定したと報じて居る。

一、滿蒙鐵道とは、昨年山本社長と常交通次長との間に交換したと稱せられて居る、滿蒙五大鐵道の借款に關するものと同一で、その五大鐵道とは、一 吉會線、二 長大線、三 洮索線、四 吉五線、五 扶肇線である。

一、本線は扶餘より安達に通ずる街道にあり、延長百三粁、肇東より安達驛には僅かに三十四粁である。本線は長扶線の完成を俟つて布設せらるゝもので、其の目的は北滿の穀倉安達驛の特產を運搬せんとするものである。

(64)

長安線

一、長春より扶餘、大賚を經て東支線安達に至る線。

一、本線は延長三百五十七粁、別に支那は外國との間に何等條約上の取極めはないか、滿蒙四鐵道中の長洮線に牴

觸して居る、長洮線は大賚迄で同一地點を經過して左折洮南に達するものにして、長安線は大賚迄で同一線路を通過し大賚にて右折安達に達するものである。

一、本線は東支南部に併行し頗る注目に價する線路である、卽ち北滿の安達は每年五十萬噸の貨物を發送して居る。若し本線が布設されたとすれば、東支線經由長春著三百六十四粁八に對し、長安線經由長春著は三百五十粁にして、長安線經由のもの十四粁八短縮することになるから、從つて競爭は免れない、本線に依つて受くる東支線の打擊は大なるものであるから、東支線は本線布設に反對するであろふ。

一、本線工事は稍々波狀形に起伏した箇處及び濕地帶が處々にある、又た嫩江を一度橫斷せねはならぬ、大體から云へば難工事ではない、建設費は少なくも二千萬圓以上を要する。

(65) 滿興線

一、東支西部線、滿溝より蘭西を經て呼蘭河を遡り、東北の北滿の穀倉たる綏蘭道の中心に沿ふて呼海鐵道の興隆鎭に達する線。

一、延長八十粁、廣軌計畫にして、東鐵管理局が呼海鐵道との對抗上、昭和二年八月計畫したものである。

一、東鐵は呼海線完成の曉、自線の勢力範圍より約半數以上(五十三百萬布度)の內、二千九百五十萬布度の穀類吸收さるゝ形勢にあると想察し、呼海線とは自己に有利な運賃協定を擧げるなど深甚な注意を拂ひ居たるものである

呼海鐵道當局は同年八月十八日松浦、呼蘭間の旅客輸送を開始するに先たち、同十六日東支鐵道と連絡運輸に關

する豫備會議を開かむとするや、東鐵管理局長は同月九日先づ之れに對する牽制策を協議した結果、其の方策として支那官憲に對し、本滿興鐵道の布設許可を願出したものであると傳へられて居る。眞疑判じ難きも呼海線は已に一部開通して居る今日、而も本計畫線の始發驛たる滿溝は安達、對靑山の兩驛と相並んで北滿特產主要驛であつて、拜泉、綏化、海倫、蘭西、靑崗、肇東、肇州の諸線を其吸貨圈となす以上、更に同驛より興隆鎭に向ひ呼海線と二等邊三角を形成するが如き線路の布設は呼海線に取り死活問題なるを以て、支那官憲は本線の計畫に對し許可を與へることは難いことであらふ。

(66) 陶長線

一、東支南部線、陶賴昭より長春嶺に至る線。

一、本線は長春嶺の有志が計畫したと新聞で報じて居るが、資本關係にて實現は困難である、單なる宣傳に過ぎぬ然し長春嶺は最近特產物の集散地として俄かに發達した土地であるから、鐵道を建設しても缺損はすまい。

一、延長約八十粁、沿線平坦、工事は容易である、建設費は粁當り四萬圓あれば充分であらふ。

(67) 長洮線

一、長春より洮南に至る線路。

一、本線は大正二年十月五日、日支協定條約による滿蒙五鐵道の一線である。

一、本線は其條約に通過地點を明記してないが、要するに二比較線がある。卽ち一線は長春より伏龍泉、チエンタマスを經て洮南に達する延長二百七十三粁六、他の一線は長春より農安、扶餘(對岸)、大賚、安廣を經て洮南に達する延長三百三十四粁である。

一、其後鐵道熱が盛んになり、長扶鐵道、或は長安鐵道等が計畫されるようになり、伏龍泉通過の比較線は閑却された狀態となつた。最近四洮鐵路局で計畫された四洮線開通より扶餘に至る豫定線は、長扶鐵道の完成を俟つて連絡し、玆に長洮線は實現されるものであるが、支那は條約による長洮線を尊重し、日本の滿足なる諒解の許に協定を結ばんことを望むものである。

(68)

長扶線

一、長春より農安を經て扶餘に至る線。

一、本線は扶餘に於て松花江を橫斷せず、その對岸に停車場を設け、更に大賚縣に延長する計畫が進められて居ると傳へられて居る。

一、本線は所謂大正七年締結された滿蒙五鐵道の一である、長春、洮南間の長洮鐵道の部と見られて居る。

一、本線は民國十四年の春頃から、專ら長春及び農安縣の八名の有志に依つて長農鐵道として計畫せられたるものであるが、資金の都合に依つて一時懸案の儘となつて居たが、洮昂、呼海及扶石等の諸鐵道布設と、南滿鐵道と東支鐵道間の吸貨競爭に刺戟せられ、民國十五年、吉長道尹孫其昌氏の提議に依つて、長農鐵道の布設計畫は遂

に具體化し、資本金を百五十萬元とし、內百萬元は長春、五十萬元は農安商民の負擔することになつた。

一、然るに爾後、日本當局に於て本線は滿鐵線の最も有力な培養線なるに鑑み、支那官憲の要望を諒とし、極力援助を爲すことに決したるものゝ如く、其の結果、長農鐵道と更らに扶餘まで延長して長扶鐵道と改め、長春、農安、扶餘、三縣の有志は孫吉長道尹及農安縣知事鄭士純と協議し、資本金を增加して三百六十萬元の株式組織となし、株式は關係縣民より募集することゝし、內九十萬元は長春、七十萬元は農安、百萬元は扶餘縣民に於て夫々負擔せしめ、急速布設のことに決定し、工事は二段に分ち、其の第一段は長春、農安間、第二段は農安、扶餘間とし、民國十六年解氷を持ちて工事に著手することになつて居たが、其後行惱となつた儘今日に及んだ。

(69)

長大線

一、長春より大賚に至る線。（長扶線參照）

一、本豫定線は延長百五十二粁にして、建設費は車輛費を入れて約六百四十萬圓である。

一、本豫定線は長扶線計畫に參劃した長春、扶餘方面の官民連が發起となつて計畫、速進の運動を始めたものであるが、最近開通、扶餘間の豫定線布設の議が起つたので、之れを知つた長春方面の官民は、開扶線の完成に遲れぬやふ長大線を實現せしめたいと、北京方面に請願を試みて居るが、其後の情報は區區で、未だ具體化して居ないよふである。

一、本線は延長二百十二粁、最急勾配一％、曲線最小半徑三百米、建設費（車輛費を除く）金八百九十萬圓、一粁約

四萬二千圓を要する。沿道は登樓庫、張家店間に多少の起伏と小河がある、他は概ね平坦で、鐵道工事としては難工事と稱する程の箇處は見ない。

(70)

石扶線

一、東支南部線、石頭城子(三岔河)より扶餘に至る線。

一、東支鐵道計畫中の一として新聞紙上に現はれ、亦た地方巨商等の計畫する處であるとも傳へられて居る線である。

一、本線は沿道の地勢稍々起伏するところがある、然し土工の工事としては容易で、橋梁もなく難事と稱すべき處がない、距離は正確を知る能はざるも百六粁位である。建設費は粁四萬圓と假定して四百二十四萬圓である。

一、扶餘に至る豫定線は、陶賴昭より至る線、或は双城堡より至る線、或は長春より至る線、其他二、三豫定線があるが、未だ確定したる線路は一つもない。

(71)

石楡線

一、東支南部線、石頭城子(三岔河)より楡樹縣城に至る線。

一、石頭城子は從來共繁榮を、陶賴昭に奪はれて居たが、最近急激な勢を以て發達し、東支南部線中屈指の重要なる地位を占むるに至つた。斯くて茲に擡頭して起つたのが、石頭城子、楡樹間及び石頭城子、扶餘間の鐵道布設で

ある。地方巨商等に依つて唱導せられたが、別に今日迄で具體的目論見を計畫したことを聞かぬが、東支鐵道側に於ては、培養線の意味を以て計畫を進めて居ると稱せられて居る。

一、本鐵道沿線は比較的平坦である、一の河川なく、亦た地形起伏少なく、工事は容易である、總延長六十四粁にして、一粁當りの工事費三萬五千圓と假定せば、二百二十四萬圓となる。

一、本鐵道は楡樹に集散する物資を輸送するが目的であるから、若し本鐵道布設の曉に於ては、更に五常に延長布設せらるべきである。

(72) 窰九線

一、東支南線、窰門驛より吉長線下九臺に至る線。

一、本線は吉林督軍の計畫になれるもので、吉林督軍が哈爾濱への徑捷を案出した線路で、本線を經て哈爾濱に向ふときは、現在の長春迂回より約七十餘粁短縮せらるゝことになる、萬一の場合、吉林軍を北滿に輸送するには、軍事上重要な線路であると云ふにある。

一、本線は地勢上、窰門に接續するよりも十二馬架附近にある叉々溝に於て接續するが便利であると稱せられて居る。本線の延長は五十粁である。

(73) 延渾線

一、延吉局子街より琿春に至る線。

一、本線は朝鮮國境に沿ふて通ずる鐵道で、軍事上重大視されて居る。沿道未だ開拓充分ならず、山嶺起伏、工事は容易でない、延長九十五粁である。

一、本線は露國帝政時代に協定されたことのある琿春、ポシエツト間の鐵道が開通した場合、初めて本線は活躍するもので、單に延吉、琿春間丈けの鐵道としては何等の價値がない。而して吉會線に連絡し、ポシエツトに連絡した曉は、吉會線の終端港は二箇處出來ることになるから、北鮮の終端港に大なる影響を與へることは言ふ迄もない。

一、琿春、ポシエツト間の鐵道布設協定は、最近再び露支兩國間に擡頭して來た。

琿ポ線

一、延吉道琿春より露露ポシエツトに至る線。

一、本線は露國帝政時代、支那政府と協定して間島物資を輸送する目的のもとに布設を計畫せられたるも、露國沒落後は自然立消へとなつて居た。

一、然るに昭和三年、吉會線の布設せらるゝに伴ふて再度擡頭して來た。其の内容は渾春總商會は露支官民合辨で琿春と露領ポシエツト間に輕便鐵道を布設することに決定し、浦鹽にある支那人孟氏の手を經て、露西亞側に交渉することになつたと、東方通信は報じて居る。

一、本線の布設は、吉會鐵道の呑吐港たる朝鮮側の淸津、或は羅津港が大脅威を受くることになる。

(75)

延海線

一、延吉縣局子街より東支東部線海林に至る線路。

一、本線は延吉道尹地方有志等の屢々計畫されたものであるが、未だ具體的計畫を發表したことを聞かぬ。最近吉會線の布設に著手せらるや、本線も亦た、交通委員會に於て唱導さるゝに至つた。

一、本線は延長二百四十八粁、沿道は汪淸縣より寗古塔を經て海林に達するもので、途中鑛山に富み、其數三箇處あり、且つ農產物の外に木材の產出が少なくない、地勢は稍起伏し、瑚理山にて長嶺子山脈を越へる他は比較的平坦の箇處が多い。建設費は一粁當り六萬圓と見て、千四百八十八萬圓を要す。

一、本線は北滿三姓に通ずる大道に沿ひ、北鮮移民の通路で往來比較的頻繁、將來鮮人の北滿移住地として囑望されて居る。

(76)

敦會線

一、吉會線の一部にして、敦化より會寧に至る線。

一、本線は吉會鐵道借款豫備契約に依つて協定を定められた鐵道である、此の鐵道は近く實現さるべき素質を有し、已に決定し調印の運びまでに至つたと傳へられて居る。

一、本線は吉敦鐵道の起工によりて、全線四百二十粁の約半まで工事が遂行されて居る。敦化、會寧間が完成すると、吉林から北鮮港の淸津迄で全通し、然して長春より大連港に輸出さるべき物資と、長春より淸津港に輸出さるべき物資の爭奪が起きはせぬかと云ふ疑がある。其の距離は長春、淸津間六百三十三粁、長春、大連間七百粁であつて、大連間が六十七粁遠いことになるが、抵抗粁から見れば、大連の方が八十粁程近かいことになるから極端な運賃競爭をせぬ限り爭奪は行はれぬ。

一、吉會線の終端港の問題が論議されて來た。卽ち淸津港は不適であるから、羅津港にせよと云ふ說が現はれて來た、羅津港は淸津港に比較して良港であることは、一般視察報告を照して一致して居る樣だ。

一、敦化より天圖線の終點、老頭溝迄では百粁、延吉迄は百三十四粁五百で、更らに穩城附近の豆們江灰漠洞の對岸までは百七十九粁六百である。

(77)

敦海線

一、一名海敦線とも稱せられて居る。吉會線敦化より東支東部線海林に至る線。

一、本線は東支線海林より寧古塔に至る線路を、更らに吉會に結び付けむとする目的にて計畫されたもので、最初海林、寧古塔の一部巨商等に據つて計畫されたが、民國十六年秋、綏蘭道尹の手に移つたと新聞は報じて居る。

一、本線は森林鐵道で、且つ吉會線の培養線であるが、更らに本線の最も特徵とするところは、沿線の中間に當り鏡泊湖がある。鏡泊湖の落口の瀧は世人に知れて居る如く、電氣企業者の垂涎措く能はざる處、汽車の電化は鏡泊

湖電氣事業創立を俟つて發展を見るに至るであらふ。

一、本線は寧古塔商務會長孫彥卿等に依つて、最近海林、寧古塔間及寧古塔、鏡泊湖間を露西亞人の手に依つて測量を開始し計畫を樹てゝ居る。本豫定線も結局鏡泊湖に於て連絡し、同一鐵道となるであらふ。(海鏡線參照)

一、本線延長は、約二百六十五粁と稱せられて居る。

(78)

敦五線

一、吉會線の敦化より額穆を經て五常に至る線路である。

一、本線布設の目的は、吉會線の培養線であつて、且つ四合川附近の無限の森林を開拓せむとするもので、已に吉會線關係者は、此方面の研究を怠らないで居る。

一、本線は將來計畫されて居る、五常より哈爾濱に延長せんとする吉哈線に連絡するときは、北滿貨物の北鮮港輸出に變化を來たすべきは必然である。

(79)

遼勵線

一、遼陽より京奉線勵家窩鋪に至る線路である。

一、此線は阜新縣新邱炭を輸送する目的にて、滿鐵が計畫した線路であるが、新邱炭坑問題未解決にして、今日に至るも尙前途不明であるから、蓋し鐵道布設權の獲得は容易でない。

一、本線延長八十六粁四、沿道太子河、渾河、遼河饒陽河の大河を横斷し、橋梁架設に莫大なる建設費を要し、通例營業線としては、絕對不適當の線路である。

(80)

阜勵線

一、本線は新邱線と稱した方が通りがよい。阜新縣新邱より京奉線勵家窩舖に至る線路にして、新邱炭坑の運炭鐵道である。本線の運命は遼勵線と同一である。

一、本線延長七十五粁二、沿道山嶺起伏して、工事は相當困難であるが隧道はない。

一、本線は打通線開通によりて、方針を一變した形になつた。即ち新邱炭を運搬する目的の鐵道を布設するとせば打通線新立屯驛より新邱炭田に分岐し布設するのが徑捷で、亦た打通線の營業政策上、見逃すべからざる收益の大なるものである。

一、最近の情報によれば、政府の交涉懸案より打離し、滿鐵單獨交涉に移し解決することに決し、松岡副社長と奉天省長との間に交涉開始の筈である。交涉の內容は奉天、新邱間の鐵道布設問題に、新邱炭の南滿搬出といふ條件と、一般旅客並に貨物を運搬せざる事の二條件にありて、近かく奉天領事に訓令を發する模樣であると。又た一說には吉海併行問題の交換條件であると傳へられて居る。

一、支那側の計畫は、新邱線の部參照。

(81)

新邱線

一、打通線の新立屯より新邱炭田に至る線。

一、本線は滿鐵が所有する新邱炭田の輸送線を計畫したるものと等しきものにして、支那側は打通線の開通により て、更らに運炭支線として新立屯より分岐して、支那側の新邱炭田に布設せむと計畫して居る。

一、支那側奉天鑛務局官營阜新炭坑は、滿鐵が所有する新邱炭坑の北方三十支里の地點にありて、打通線の開通の機を逸せず、直ちに本線を布設し以て、滿鐵投資の新邱炭坑を完全に壓倒し、牽制せとする目約のものである。

一、新立屯より新邱、炭田間は、延長四十八粁にして已に布設案も確立したので、愈々近かく起工する豫定であると傳へられて居る。同時に炭坑の採炭能力を擴大し、使用勞働者を二千名に增加し、新たに採炭機械を購入したと傳へられて居る。

一、亦た支那側は、滿鐵の新邱炭坑を評して曰く、冬期農閑期のみ僅かに二百名餘の苦力で採炭し、而かも輸送能力なき新邱炭坑の如き、問題に非ずと頗る得意であると。

一、本線計畫は、一說に輕便鐵道であると傳へられて居る。

(82)

彰遼線

一、滿鐵の計畫線は、阜勵線に說明してある。

一、打通線彰武より遼源鄭家屯に通ずる線路にして、民國十六年打通線の完成するや、彰遼線布設の計畫があると新聞にて傳へられた。

一、亦た一説には、新民屯より鄭家屯に布設せらるゝとも傳へられて居る。何れにしても滿鐵の併行であり、亦た滿鐵の受くる影響は大なるものである。

一、本線は、支那は外國に何等の關係を有しないから布設は自由であるが、單に滿鐵の併行が問題となろふ。沿道平坦、工事は頗る容易である。

一、本線布設の目的は、四洮線、洮昂を通して齊々哈爾に出でんとする打鄭鐵道の布設計畫で、之れは錦璦鐵道の一部であつて、曾て米國シンヂゲード代表ストレート氏及び、阿弗利加縱斷鐵道に經驗を有する英國の寶林公司によつて盛んに運動され、遂に日本政府の抗議によつて中止された鐵道である。然るに打通線の布設に幾度か受けた抗議に、支那側が再び打鄭線の計畫をなすことは、そこに何等かの魂膽があると思はる。無論本鐵道は滿鐵の並行線で、その利害を脅威する點に於て、打通線より遙かに有力なる鐵道であれば本問題は打通線以上に紛糾を見るであらうと觀測されて居る。

(83) 打鄭線

一、打通線彰武より遼源鄭家屯に達する線路である。(彰遼線參照)

(84) 溝北線

一、京奉線溝帮子より北鎭廣寧に至る線路。

一、北鎭縣の有志によりて計畫されたことがあるが、其後の消息を聞かぬ。

一、北鎭はその昔北京より奉天への大道路で、相當歷史ある有名な地である、經濟的線路ではない、延長二十八粁餘、工事は容易である。

(85) 新綏線

一、京奉線新民驛より綏東に至る線。

一、本線は新民屯亘商等が計畫せしことがあつたが、其後京奉鐵路局が培養線布設の意味に於て計畫を起したが、打通線布設によつて、新民屯を基點とすることは立消となつた。

一、新民屯は新開河の氾濫に禍せられ、逐年市街は衰微して行く一方で、將來の東蒙貿易地としては不適當である處から此地は閑却せられた。但し綏東と新民屯とは今猶ほ取引は盛んに行はれて居る。

一、本線は彰武臺門、彰武、大廟、大阪を經て、綏東(小庫倫)に達する線路にして、沿道良く開け、山嶺起伏の障害なく、工事極めて容易である。延長百三十粁。

(86) 義綏線

一、錦朝鐵道義州より新邱を經て綏東に至る線。

一、本線は最初錦州、綏東間の鐵道を計畫されたが、京奉局が北票炭坑を買收し、運炭を目的とする錦朝鐵道を布設した爲めに中止となつた。即ち錦州、義州間五十哩は已に錦綏線の一部を布設された形である、殘るは義州、綏東間の百九十二粁である。

一、本線には新邱炭田があつて、本線布設の曉は、運炭に便するが爲めに、新邱炭坑の價値は俄に其の聲價を上げるであらふ。

一、本線が完成せば、錦州より通遼、鄭家屯、洮南に直通することが出來、連山灣の完成によりて一大變化を來たすであらふ。但し現在に於ても打通線によりて、直通し得ることが出來るが、遠距離である義綏線は、此打通線と比較するときは、約六十粁餘短縮されることになる。

一、本線布設は、連山灣築港完成の曉、建設されるものであるから、其の運命は築港如何である。

(87)

瀋遼線

一、奉天より遼中縣に至る線。

一、遼中縣儲蓄會蘇士達、鄧阜商等發起して長途汽車公司を組織し、奉天、遼中間の乘合自動車營業を開始し、民國十四年一月より運轉を初めた、自動車數八臺、一日一往復と定め、成績の如何によりて臺安縣迄て延長の豫定である。

一、本線は最初、鐵道の計畫であつたが、資金關係と贊成者が纒らなかつた爲めに、汽車公司に變更されたものであるが、將來は鐵道布設の豫定であると稱せられて居る。若し將來本線が布設されて、之れが延長して營口、或は双台子(盤山)に達したるときは、滿鐵線の並行線にして、距離も滿鐵線より短縮されることになる。

一、奉天、遼中間の距離は八十粁である。

(88)

奉熱線

一、奉天より熱河に達する豫定線。

一、本豫定線は、民國十六年八月、東三省交通委員會に於て奉天、熱河間に新鐵道の布設計畫を樹て、協議の結果愈々布設することに決定せりと傳へられて居る。

一、從來滿蒙五鐵道の一として、洮南から熱河に至る洮熱鐵道、或は曾て支那側で計畫した錦州から熱河に至る錦熱鐵道の布設は屢々傳へられた處であるが、奉天、熱河間の鐵道計畫は全く今回が最初である。果して東三省交通委員會の決議計畫が事實であるとすれば、同鐵道は寧ろ經濟的の立場よりも、熱河方面を迂回して來る、反安國軍及び、外蒙より內蒙を經て潛入する勞農露國に備ふる所謂、軍用鐵道の性質が一層重大味を帶びて居る。

(89)

鐵法線

一、鐵嶺より法庫門に至る線路。

一、本線は、支那側は京奉鐵道、新民屯より法庫門に布設せむとして居るが、日本側は鐵嶺より布設せむことを主張して居る。然し未だ何れとも決定を見ない。

一、法庫門は萬里の長柵に穿たれたる門の跡で、蒙古貿易の中心地で相當重要の位置を占めて居る。最近傳へらる新民屯、鄭家屯間の豫定線も亦た此地を通過す。

一、本線は延長距離五十六粁、沿道平坦なるも、法庫門附近に至り稍起伏の箇處あり、亦た馬蜂溝に於て遼河を横斷する難工事があるから、工事は容易であるまい。

一、鐵法線は亦た輕便鐵道の計畫もあつたが、之れも具體化するに至らなかつた。

(90)

四西線

一、四平街より西安縣大疙瘩に至る線。

一、本線は四平街方面の有志が、四平街繁榮策として開原より海龍に布設せんとする鐵道を、四平街より布設せんことを運動したことがある。更らに亦た單に大疙瘩迄で布設せんと計畫を樹てたことがあるが、具體化するには至らなかつた。

一、本線布設の目的は、大疙瘩炭の運炭を初め南滿唯一の特産物の産出と稱せらるゝ海龍方面の特産輸送であるが已に開拓鐵道が布設せられ、更らに奉海線の開通した今日に於て、本線布設の實現は困難と見られて居る。

一、本線は比較的丘陵起伏し、殊に火石嶺は難工事である。沿線殆んど平坦地がない、延長距離八十六粁四、建設

費は少なくも五百萬圓以上を要する。

(91)

公伊線

一、公主嶺より伊通に至る線。

一、公主嶺の有志により屡々計畫を宣傳されたものであるが、實現するに至らなかつた。

一、本線は延長五十七粁六、沿道多少崗岳起伏した箇處あるも、工事は容易である、建設費は二百萬圓以上を要するであらふ。

一、伊通は相當穀物の集散地であるから、營業成績も相當擧げ得らるゝ見込みである。

(92)

開海線

一、開原より海龍に至る線。

一、本線は大正二年締結された滿蒙五鐵道の一である。其後大正七年滿蒙四鐵道に抱含され、日本の投資權は確定されたが、支那は何等日本の諒解を得ずして、開原、陶鹿間に商辦である、開拓輕便鐵道(延長六十三粁五)を布設した。其の著手は大正十四年春であつて、翌十五年五月に竣成した。

一、本線は延長して、奉海線に連絡せらるゝものと見られて居るが、前途は暗雲である。即ち本線を延長すればする程、本線の物資輸送は增加する、その増加は奉海線の減收となり、開拓及滿鐵線の增收となるからである。

一、開吉鐵道は大正七年、日支兩國政府が借款鐵道として、覺書を交換し、而かも前渡金迄で渡してある鐵道であるに係らず、支那は何等日本の諒解を求めずして工事に著手して居る。本問題は未解決の儘今日になつて居るが本件が如何なる方法によつて、日本と滿足なる解決を見るに至るかは注目されて居る。

(93)

錦赤線

一、京奉線、錦州より赤峰に至る線にして、海口連山灣に接續する鐵道である。

一、本線は一九一八年、日本銀行團と支那政府との間に締結せられた、滿蒙四鐵道の一線、即ち洮熱線の一地點から渤海岸に至る臨海鐵道の候補線であるが、一九二〇年、新借款團成立と共に本線の權利を新借款團に提供した

一、本線の豫定線に、左の二線が選定せられて居る。

第一線　錦州、義州、朝陽、赤峰に至る線。

第二線　錦州、沈家臺、朝陽、赤峰に至る二百九十九粁八。

右二線の內、第二線が將來有望とせられて居る、其の建設內容は總延長二九九粁八、最急勾配百分ノ一、停車場二十一箇所、建設費用約五千萬圓、(民國五年調)であるが、鐵價暴落の今日に於ては、二千五百萬圓を上るまいと稱せられて居る。(臨海線の部參照)

(94)

新林線

一、新邱より林西に至る線。

一、本豫定線は昭和二年十月頃、北京通信によりて盛んに報道された、滿蒙五鐵道の一線である。

一、最近世に傳はる、滿蒙五鐵道とは、芳澤公使と支那政府との間に開催さるべき滿蒙交涉の內、鐵道問題であつて、其の五鐵道とは、一 吉林、會寧線、二 石頭城子、扶餘、大賚線、三 吉林、海龍、開原線、四 洮南、索倫線、五 新邱、林西線である。

(95)

臨安線

一、朝鮮對岸臨江縣より安東に至る線。

一、臨江縣は鴨綠江の上流、鮮滿國境にありて、政治的、軍事的重要なる地位を占むる處である。殊に最近臨江事件や、大刀會事件で名を擧げた。

一、臨江、奉天間の鐵道布設の議は、屢々新聞にて散見するところであるが、最近(昭和三年二月)奉天支那側交通委員會の決議によりて、奉臨線と共に、臨安線も布設することに決定したと報じて居る。

一、本線は臨江より通化、快當帽子迄では臨奉線を通し、快當帽子より分岐して桓仁、寬甸を經て安東に達する線で、安東、快當帽子間の延長二百七十五粁、沿線の地勢は山丘起伏の箇處多く、工事は容易でない、建設費は一粁當り七萬圓と見て、約二千萬圓を要する。

一、本線は大體鴨綠江沿岸に沿ふて布設せられて居るから、舟楫の便ある鴨綠江の航運と、物資輸送上の競爭が初

まることは免れまい、現在の物資は重に戎克の便によるものが多い。本線は經濟線としての價値は、前述の事情によりて殺がれて居るよふだ。然し支那側としては國境警備上の軍用鐵道としては重要である。

(96)

盤大線

一、京奉線、營口線の盤山驛より牛莊、海城、岫巖を經て大孤山に至る線。民國十七年、東三省交通委員會が圖上計畫線の一部である。

一、延長約二百四十粁であつて、沿道は山岳起伏し、殊に羊拉峪に於て摩天嶺山脈を横斷する難關あり、沿道物資少なき上に、工事は容易でない。

一、交通部が計畫された目的は不明であるが、經濟線としての價値は認め得られない。

(97)

蓋岫線

一、蓋平驛より岫巖に至る線。

一、本線は蓋平の一部、商民が計畫を起さんと試みたことあるも、其後具體化したことを聞かぬ。貨物は相當あろふ。蓋平は戎克の入港が出來るから、輸入貨物も殖へよふが、本鐵道の收益を擧げる丈けの貨物はあるまいと見られて居る。

一、延長距離百十五粁、沿道は山陵を以て通し、工事は容易であるまい、殊に綿羊頂子の險山は有名である。

(98) 安貔線

一、安東縣より關東州貔子窩に至る線。

一、本線は安東より大孤山、青堆子、莊河を經て、碧流河を渡り城子疃に至り、金福線に連絡せむとする線にして其の延長は次の如くである。

安東、大孤山間八十四粁、大孤山、城子疃間百二十三粁、合計二百七粁。

一、本線完成の曉は、大連、朝鮮間は非常なる捷徑路となり、其の差は次の如くになる。

奉　天經由	大連——奉天	三八一粁六	計六四〇粁三
	奉天——安東	二五八粁七	
貔子窩經由	大連——城子疃	一三六粁四	計三二六粁
	城子疃——安東	一八九粁六	

右の如くにして、約半數の三百十四粁三の短縮をなし得るのである。

一、本線は沿岸貿易の戕克に多大なる影響を蒙ることであらふ、沿線の物資は豐富でない。經濟鐵道としての價値は充分でない、單に朝鮮方面との旅客の爲めに便利となる外、支那は對外警備上、軍事鐵道としては頗る重要である工事は容易でない。

一、沿岸布設問題に對して、日本側は何等交渉も計畫もして居ないに係らず、沿岸線布設反對を新聞などで騷き廻つて居る。

(99) 互復線

一、瓦房店より復州に至る線。

一、本線は從來屢々計畫された線路である。今回營蓋線と同一形式のもとに布設計畫を進められた、本線は運鹽を目的とするもので、瓦房店、馮家塲、鹽灘間、延長五十五粁、建設資金二百十萬圓である。資金は滿鐵より借款し利息は年八厘、期限二十五箇年である。發起者は營・蓋・復、民業鐵路股份有限公司、董事長、閻澤溥で、請負人は東亞土木會社である。

一、本線布設に對して、奉天商務會及外交後援會にては緊急會議を開催して、次の如き對策を決議した。一、政府當局に交渉をなすこと。二、直接抗議書を發送すること。三、日本人が若し建設を中止さるときは排日大示威運動を起すことの三條件である。

一、本線布設計畫に對しては、滿鐵は資金を提供するだけで、他に何等の野心はないのみならず、本件は鹽務總署鹽運司、其他鹽督衙の公認を求めたものであるが、單に排日の一部に邪魔された位で中止することは甚だ遺憾である。（營蓋線參照）

(100)

營蓋線

一、營口より蓋平に至る線。

一、本線路は蓋平より營口に至る、沿岸は全部鹽廠にして、布設目的が運鹽である。民國八、九年頃、鹽運使署が本線布設の計畫をしたことがある、本線布設に依る得失は次の如くである。

(一) 夏期は車道泥濘にして、鹽廠より驛迄の車行容易ならず、運鹽費に多額を要すること。

(二) 本線布設によりて、輸送賃銀を低下し得ること及び製鹽能率を增し、輸送を緩ならしめ、且密輸入を妨ぎ得ること。

一、最近本線布設の協定が、東三省交通委員會に於て行はれ、其結果決議された。此の提唱者は營蓋復、民業鐵路股份有限公司蒙事長、閻澤溥である、同氏は鹽務總署及鹽運使、其他監督又は關係官衙の公認を求めたものである

一、本線の布設延長は三十三粁七五、停車物は八箇所を設け、建設資金は百二十三萬九千餘圓で、滿鐵の借款期限二十五箇年、利息八厘、請負は東亞土木會社である。運鹽は一箇年二十八萬噸を見積られて居る。

一、然るに此の報、新聞紙上にて傳はるゝや、奉天の外交後援會箇主謀となり、協定取消運動を起して遂に立消の狀態となつた。(瓦復線參照)

(101)

營復線

一、本豫定線は、營口より蓋平及び、蓋平より復縣に至る線を一括した總稱である。以上二線は何れも同じ主唱者であり、發起人である。(營蓋線及瓦復線の部參照)

(102)

遼橋線

一、遼陽より橋頭に至る線。

一、本線は未だ計畫されたことがない、圖上調査によれば、延長六十二粁四である。遼陽、安東方面の捷徑路で其の里程の差は次の如くである。

（一）遼陽、蘇家屯、橋頭間　一二六粁四

（二）遼　陽　橋　頭　間　六二粁四

約六十四粁短縮することを得る。

(103)

溪城線

一、本溪湖より城廠に至る線。

一、本線路は日本の資本を以て、完全にその布設權を有して居る珍らしい鐵道である。大正二年本溪湖縣會議長金品三氏と權太親吉氏との日支合辨にて布設の權利を得、同年内に太子河、牛心臺間に輕便鐵道を布設したが、其後の延長は中止した。

一、輕便鐵道布設と共に、滿鐵及煤鐵公司の手に移し、交通部及財政部の承認を受け、資本を五十七萬圓とし、其資本は滿鐵が出資した。

一、延長線布設に關しては、資本其他營業上の關係からして、今日に至るも未だ實現を見ないが、要するに經濟線として充分採算が取れないと云ふことである。

一、本線の物資は、田什付炭田の運炭を目的とするものであるから、其の田什付炭田を我が手に入れなければ、本

鐵道の價値も無いことになる。農産物の輸送は期待する丈けは無い、本線布設による賜は杭木である。

一、牛心臺、城廠間、距離は八十三粁である。沿道山邱起伏して、工事は稍困難である。一粁當り六萬圓として、建試費は總額五百萬圓以上を要すると傳へられて居る。停車場九箇所、沿道風景に富み、溫泉などがある。

(104)

溪遼線

一、本溪湖より太子河に沿ふて遼陽に至る線。

一、本線布設の目的は、弓張嶺鑛山の礦石運搬を目的とし、大正十年頃、同鑛山關係者內藤某氏の慫慂により線路踏査を行ふたことがある。

(105)

鳳龍線

一、鳳凰城より龍王廟に至る線路。

一、本線は馬龍潭氏が東邊鎭使吏として、鳳凰城に駐在せし折に計畫せられた、所謂軍用鐵道であつたが、其後實現を見ずして立消となつた。

一、本線は山嶺起伏して交通不便である。工事を起すも相當難工事の箇處が少なくない、延長八十餘粁。

一、龍王廟は大洋河を遡る六十支里の左岸に臨み、戎克が遡航して貿易を行ふて居る。

(106) 草城線

一、溪城線を中止して、草河口より賽馬集を經て、城廠に至る線路を布設せむと目論見た計畫線である。

一、本線は延長八十二粁四、本溪湖、城廠間に比較して、距離に於て約七粁乃至八粁を短縮し得、且つ工事容易にして、建設費が安價である。

一、本線布設に對しては、本溪湖の蒙る影響は大なるものがある故、本線布設の實現は他に何か有利な條件がない限り困難とされて居る。

(107) 海岫線

一、海城より岫巖に至る線。

一、日露戰役前、露西亞が計畫して已に拆木城迄は土工を終つて居る。本布設が如何なる形式に依つたものが不明である。

一、本線の距離は九十一粁、拆木城迄は平坦なるも、拆木城、岫巖間は于山嶺を越へなければならぬから、工事は容易でない。

一、岫巖縣は山繭と岫巖石を以て有名である。

一、本線は交通委員會の計畫による盤山、大孤山間の豫定線の一部である。

(108)

海牛線

一、海城より牛莊城に至る線にして、民國十年前後、牛莊亘商等發起となり、輕便鐵道を計畫せしことがあるが、其後立消となつて居る。

一、本線は延長二十三粁、沿道平坦、工事は容易である。本線布設により海城・牛莊・遼河、貿易の衰盛に一脈の光明を見出すであろふ。輕便線も營業線として收益を擧け得るであろふ。

一、本線は交通委員會が計畫して居る盤山より大孤山に至る線路の一部に當つて居る。

(109)

鞍騰線

一、鞍山より騰鰲堡に至る線にして、民國八年前後、鞍山及騰鰲堡支那側有志によりて、輕便線を計畫したことがあつたが其後沙汰止みとなつた。

一、本線延長十一粁五、沿道何物の障害物もなく、輕便鐵道よりも資金を多く投ぜざる意味に於て、寧ろ馬車鐵道を布設するが適當ならむ。

一、騰鰲堡は、鞍山より營口に至る街道に當り、鞍山製鐵所設置せらるゝに伴ひ、急激なる發達を來たし、現在に於ても相當殷盛を極めて居る。

一、本區間に於て遼東旅館主、張維一は、民國十三年末、千山驛を基點として鞍山、騰鰲堡間の貨物自動車運轉を

出願し、其の許可を得て居る、資本は金二萬元である。

(110) 鞍劉線

一、鞍山より劉二堡に至る線路にして、民國八年、九年頃、鞍山及劉二堡の住民によりて、輕便鐵道を計畫されんとせしも、資金難によりて沙汰止みとなつた。

一、本線延長二十八粁、途中千山川を横斷せねばならぬ大難關がある。建設費の大部分は架設費に投ぜねばならまい。營業線としては望みの少ない線路であると見られて居るから、恐らく實現は困難である。

(111) 陶扶線

一、東支南部線、陶賴昭より扶餘に至る線。

一、沿道多少の起伏があるが概平坦である、扶餘より鐵道線に出るに最捷徑路であつて、里程二百二十支里、鐵道を布設するには、百二十五粁を越ゆることはない。

一、扶餘は特産物の集散地として名がある、亦た松花江岸に位し、夏は運航により賑を呈して居る。扶餘の物資は長春、陶賴昭、石頭城子、窰門等爭奪の地で、何れも鐵道布設を目論見て居る。

一、本線布設計畫は、東鐵側にて主唱されて居る、之れは芳澤公使と北京政府との間に、滿蒙鐵道問題に關する協定が宣傳せられ、その問題の內に長大鐵道があるので、東鐵側は長大線布設による、東支鐵道の受くる影響大な

るものとし、之れが對抗策として陶扶鐵道計畫をした。然し此の計畫は空疎なるものと見られ、單に宣傳に過ぎぬものと看られて居る。

一、本線計畫に對しては、勞農側にとつては可成り古い希望であるが、實現は困難である。

(112)

錦朝線

一、錦朝線は錦州より朝陽に至る線。

一、本線は京奉鐵道の支線である。延長百三十二粁八、それに北票炭田に分岐線十五粁五、合計二百八十七粁八である。現在竣工して居るのは、北票炭田までの百十一粁五で、民國十三年竣工した、ロ北營子、朝陽間は其後諸種の事情によりて工事に著手して居ない。

一、本線布設の目的は、第一、第二奉直戰に依つて開灤炭の供給絕へたので、北票炭田の開掘と運炭を目的とする本線を計畫し、急激に布設を計畫したものであつたが、沿道山岳重疊、工事に非常に困難をし、約一箇年を遲延して漸く十三年に開通した。

(113)

連赤線

一、連山灣より赤峰に至る線。

一、本豫定線は臨海線に於て述べた如く、一九一八年、日本銀行團と支那政府との間に締結せられた、滿蒙四鐵道

の一線、洮熱線の一地點から海港に至る臨海鐵道の候補線であるが、一九二〇年、新借款團成立と共に本線の權利を新借款團に提供した鐵道である。

一、本線は延長三百二十九粁、連山灣より京奉線を横斷して錦西、水泉、葉柏壽を經て三十家に至り、此地にて洮熱豫定線に合して、赤峰に達するものである。沿道過半は山嶽起伏して、隧道十五箇處を設けなければならぬ難工事がある。停車場は十八箇處、建設費は民國八年の調査によれば、約四千八百萬圓であつたが、鐵價其他暴落の今日に於ては、二千五百萬圓位にて足りると稱せられて居る。

一、本線は經濟線としては頗る有望なるもので、背後地の廣漠なる點に於て、他に見ざる營業線である。（臨海線、錦赤線參照）

(114)

錦洮線

一、錦州より洮南に達する豫定線。

一、本豫定線は英資によりて計畫されたものであるが、東三省に於ける鐵道熱の旺盛に依つて變化され、實現は困難と看られて居る。

一、本線は始め、新民屯より法庫門に至る、所謂南方天津、北京に連接し、豐富なる滿洲物資を京奉線に吸集せむとする目論見であつたが、日本側の抗議に遭ふて沙汰止みとなつたので、變更して錦州から東蒙古の要衝洮南に達するものを計畫した。

一、本線の通過地點及び距離は次の如くである。

第一段 錦州、朝陽間 一〇七粁二。第二段 朝陽、阜新間 一五三粁六。第三段 阜新、綏東間 五四粁四。第四段 綏東、洮南間 五八五粁六。合計九〇〇粁八である。

(115)

錦熱線

一、錦州より熱河に至る線。

一、本豫定線は京熱線が計畫された當時、延長線の一線として初めて現はれた線路であるが、其後京熱線も立消となり、本線の調査も中止となつた。

一、其後奉天當局に於ては、奉直戰後内蒙方面の鐵道計畫の急務であることを認め、一九二五年度内に京熱線建設の計畫を樹つると同時に、更らに熱河、赤峰間、赤蜂、朝陽間(錦朝鐵道は已に工事中)を急設することを決議されたが、其後進展を見ない。

一、本線は張作霖が計畫した軍事鐵道で、天津及び京綏方面に對する準備鐵道と見られて居る。

(116)

錦瑷線

一、錦州より黑龍省瑷琿に達する線。

一、本豫定線は錦州より南滿線に併行して、法庫門、扶餘、齊々哈爾、嫩江を經て瑷琿に達する。延長千五百四十

粁の鐵道である。一九〇九年、米國は强壓的に支那政府を說得し、本線建設の豫備契約を締結せむとしたが、資金關係にてならず、更らに英國と共同を以て交涉を進め、遂に米貨五千萬弗の借款正約を締結するまでに進むだが、我が政府より南滿線の並行であるとの理由によりて抗議せられ、また露西亞政府に於ても、極めて强硬なる抗議を提出したので、漸く出來かけた錦瑷鐵道の借款契約も、日露の抗議に依つて借款契約廢棄の結果となり、爾來錦瑷線の計畫は全く立消となつた。

(117)

赤熱線

一、赤峰より熱河に至る線。

一、本豫定線は、京熱豫定線が計畫せられたる當時、支那政府は熱河特別區内開發の目的を以て交通部に命じ、本鐵道の調査を命じた。

一、本線は北道を通ずる線路と、南道を通ずる線路の比較線がある。北道は喀喇沁王府、公爺府を經て赤峰に達する延長百八十五粁四にして、南道は馬公府を經て赤峰に達する百九十粁であるが、前者は殆んど未墾の地にして後者は良く開拓され、殊に平泉は蒙古市場の中心地である。

(118)

赤開線

一、赤峰より開魯に至る線。

一、本豫定線は比較線二本があつて、一は烏丹城に至りバッチル廟を經て開魯に達する延長三百三十六粁で、他は海力王府より老哈河(遼河上流)に沿ふて開魯に達する延長三百三十三粁である。前者は未開墾地を通過し、經濟線としては寧ろ將來を望むも、後者は老哈河沿岸の地味豐饒の地を通過し、良く開墾せられ、經濟線として相當價値ある線である。

一、本豫定線は、滿蒙五鐵道の洮熱鐵道に該當するものであるから、本線布設に當りては、日本との協定を經ねばならぬ。

(119)

赤綏線

一、赤峰より綏遠に至る線。

一、本豫定線は十餘年前に計畫されたるものにて、當時熊希齡と周自齋と協議し、滿蒙の政治通商上の見地よりして布設の計畫を樹てられたものである。

一、本線は赤峰を基點とし、西走して山西省綏遠城に至らむとするもので、延長六百五十六粁と稱せらる。

一、若し建設せむとすれば、鐵道の便ある綏遠より著手するであらふ。

(120)

巴連線

一、連山灣より巴林に至る線。

一、本鐵道は滿蒙の政治通商上の見地より、今より十餘年前、時の熊希齡と周自齋との協議によりて、布設計畫を進めたのであるが、其後諸種の問題が起きて、赤峰、連山灣間の豫定線、或は臨海線等によりて中止の姿となつた。

(121)

張熱線

一、京綏線張家口より熱河に至る線。

一、本鐵路は一九〇六年、時の熱河都統が既定方針たる、京熱線を中止して、張家口、熱河間を計畫し以て、北京熱河間の連絡をとることにしたが、此の計畫も遂に成功を総らずして、今日に至づた。

一、延長二百七十六粁である。

(122)

熱灤線

一、熱河より灤河に沿ふて、灤縣に至る線。

一、本豫定線は、北熱線及び天熱線と同しく英米資本家によりて、借款鐵道計畫をなしたことがあるが、其後成立したことを聞かぬ。

一、本線布設の目的は、渤海に面した灤河附近にある淸河口を築港して、熱河特別地帶にある特産物を搬出せんとするものである。淸河口は港灣に好適し、一時支那は此地を軍港豫定地と指定したことがあると傳へられて居る

(123)

京熱線

一、北京より熱河に至る線。

一、一九〇六年、熱河都督の計畫であつたが、一時中止し、其革命後露國の煽動を受けたる蒙匪は、南下して北京を窺はんとする形勢を示したので、北京政府は再び本鐵道布設の要を認め、交通部は一九一三年、技師を派遣して線路測量をなさしめ、その設計書を作製した。

一、設計內容は、延長二百二十四粁、當時の見積建設費は百十六萬九千九百磅であつたが、財政困難なる北京政府は之れを中止した、之れを窺知した列國は、政府に布設權獲得の運動を試みたが、何れも成功せずに終つた。

(124)

京林線

一、北京より林西に至る線。

一、本豫定線は、京熱線及び赤熱線を通じて林西に達する線であるが、單に圖上計畫に過ぎない、延長四百四十八粁である。(京熱線及赤熱線參照)

(125)

張林線

一、京綏線張口より林西に至る線。

一、本豫定線は、沾源、多倫、經棚を經て、林西に至る線にして、延長四百四十八粁。
一、東蒙古開發の爲めに、鐵道布設計畫のありし頃、本豫定線も北京に於ける列國は競ふて、支那政府に布設權獲得の運動を爲したが、何れも成功しなかつた。

(126) 天熱線

一、天津より熱河に至る線。
一、本豫定線は、民國十年頃、英、米資本團によりて計畫されたる借款豫定線路であるが、其後成立はしなかつた
一、本線の目的は、熱河特別區域の特產物を直接天津に運搬し、蒙古貿易を開始せんとする目的であつた。此の計畫が新聞に報ぜらるゝや、北京商民は北京の繁榮を奪ふものであるとて反對した。

一 庫哈線 (以下外蒙の部)

一、外蒙庫倫より西比利鐵道克恰多に至る線。
一、支那鐵道熱は、最近非常なもので、此の風潮は蒙古王權を刺戟すること甚だしく、殊に外蒙の丹邊多爾濟對勞農ロシヤ中央技術員ウラホコウエスキー間に庫恰(庫倫、古恰多)鐵道布設契約調印せられたるとの報は、一層のショックを與へたようである。今その契約の内容を聞くに、借款額は八千萬留で、第一期工事前二千萬、第二期軌道買入れ並に停車場修理費として六千萬、該鐵道財產全部を擔保とするものである。猶償還年限は、二十箇年

三期に分かたれ、利率は年六分五厘であると、滿日は報じて居る。

一、本鐵道豫定線は、最近新らしく計畫せられたるものでなく、已に十數年以來、幾度か宣傳せらた豫定線である。

一　蒙疆線

一、支那側に達したる報告によれば、勞農ロシャは蒙疆邊境に鐵道を布設計畫中である。その豫定線は、一　塔什干（タシカン）迪化（ウルムチ）間。二　迪化、庫倫間。三　必斯克、烏里鴉蘇臺間。四　科米帕拉廷斯克、科布多間。五　庫爾圖克、烏里鴉蘇臺間。六　ウージンスク、庫倫間の六線であると傳へられた。

一、右の六大蒙疆鐵道は、已に勞農ロシャと外蒙政府と契約を締結したと報ぜられて居る。この計畫に對して、支那政府は勞農政府は外蒙に對しては勃々たる野心を抱き、その侵略手段の第一步として、蒙古鐵道を經營しその目的を達せんとして居る。勞農政府の陰謀は今日に始まつたものではない、今回の六大鐵道問題については、北京勞農大使館にその眞疑を照會し、嚴重抗議すると共に、莫斯科駐在鄭氏より勞農政府へ質問を發し、右の鐵道は、支那政府の正式承認を經ざる限り一切無効であると申入れた。

一、卽ち侵略主義とは、迪化、庫倫間は支那領であり、その他五線も擴張修築して蒙古新疆等、政治商業の中心地に達せしむる計畫で、支那の西、北國防及政治、商業に重大なる影響があると云ふにある。

一　塔什干迪化線

一、塔什干（タシカン）より新疆省城迪化（ウルムチ）に至る線。

一、勞農政府が外蒙政府と締結せられたる、六大鐵道の一線である。（蒙疆線參照）

一　迪化（チウクワ）庫倫線

一、迪化より科布多、經烏里雅蘇臺を經て庫倫に至る線。

一、勞農ロシヤが外蒙政府と蒙疆六大幹線布設を締結されたと傳ふる一線である。（蒙疆線の部參照）

一　科米帕拉廷斯克科布多線

一、蘇聯阿爾泰鐵道の終點、科米帕拉廷斯克（セミハラテエンスク）より外蒙科布多に達する線。

一、勞農ロシヤ政府が、外蒙政府と新疆六大幹線布設を締結されたと傳ふる一線である。（蒙疆線の部參照）

一　必斯克烏里雅蘇臺線

一、阿爾泰鐵路、必斯克停車場より烏里雅蘇臺に達する線。

一、勞農ロシヤ政府が、外蒙政府と新疆六大幹線布設を締結されたと傳ふる一線である。（蒙疆線の部參照）

一　庫爾圖烏里雅蘇臺線

一、西比利亞鐵道、庫爾圖停車場より斯克を經て、烏里雅蘇臺に至るもの。

一、勞農ロシヤ政府が、外蒙政府と新疆六大幹線布設を締結されたと傳ふる一線である。（蒙疆線の部參照）

一　烏金斯克庫倫線

一、西比利鐵道の「ウエルフネ、ウージレスク」より恰克圖、買賣城を經由して庫倫に達する線。

一、勞農ロシヤ政府が、外蒙政府と新疆六大幹線布設を締結されたと傳ふる内の一線である。（蒙疆線の部參照）

一　海庫線

一、東支線海拉爾より庫倫に至る線。

一、本豫定は蒙古橫斷鐵道の一部で、露國が蒙古政府と締結した線路であるが、實現困難である。

一、本線は克魯倫河に沿ふて布設せらるゝもので、巴拉斯城を經て達するものである。冬季は自動車の交通便あり
庫倫は蒙古の中心地にして、政府もまた此處にある。

昭和三年五月三十日印刷
昭和三年六月二日發行

編輯兼發行人　南滿洲鐵道株式會社庶務部調査課　佐田弘治郎

印刷人　大連市西公園町四十九番地　荒木猪象

印刷所　大連市西公園町四十九番地　合資會社日清印刷所

發行所　南滿洲鐵道株式會社

發行所　南滿洲鐵道株式會社

印刷所　合資會社　日清印刷所
大連市西公園町四十九番地

印刷人　荒木精象
大連市西公園町四十九番地

編輯兼發行人　佐田弘治郎
南滿洲鐵道株式會社庶務部調查課

昭和三年六月二日發行
昭和三年五月三十日印刷